

# PROJET 6 - ROUTE TOUTES SAISONS

RELIANT LA NATION CRIE DE MANTO SIPI, LA NATION CRIE DE BUNIBONIBEE ET  
LA PREMIÈRE NATION DE GOD'S LAKE

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

AVRIL 2019

PRÉSENTÉ À:

L'AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

PAR:

INFRASTRUCTURE MANITOBA

215, RUE GARRY, BUREAU 1420

WINNIPEG (MANITOBA) R3C 3P3

# TABLE DES MATIÈRES

	Page
<b>1.0 INTRODUCTION ET CONTEXTE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....</b>	<b>1</b>
1.1 Introduction .....	1
1.2 Cadre environnemental du Projet .....	2
1.3 Contexte réglementaire .....	6
<b>2.0 APERÇU DU PROJET .....</b>	<b>8</b>
2.1 Phases du Projet .....	8
2.1.1 Phases de planification et de conception .....	8
2.1.2 Construction .....	9
2.1.3 Exploitation, entretien et déclassement.....	9
2.2 Composantes et activités du Projet.....	10
2.3 Main-d'œuvre du Projet .....	13
2.4 Échéancier du Projet.....	14
2.5 Mesures de protection de l'environnement.....	14
<b>3.0 MOYENS ALTERNATIFS DE RÉALISER LE PROJET.....</b>	<b>16</b>
<b>4.0 ENGAGEMENT PUBLIC ET AUTOCHTONE.....</b>	<b>19</b>
4.1 Contexte et but .....	19
4.2 Méthodes d'engagement.....	20
4.3 Résumé de l'engagement avec les communautés directement touchées .....	24
4.4 Résumé de l'engagement du public, des autres groupes autochtones et du gouvernement .....	37
<b>5.0 RÉSUMÉ DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX .....</b>	<b>54</b>
5.1 Approche de l'évaluation environnementale .....	54
5.2 Limites de la zone d'étude .....	55
5.3 Les composantes valorisées.....	67
5.3.1 Environnement atmosphérique.....	67
5.3.2 Géologie et géochimie .....	80
5.3.3 Topographie et sol .....	81
5.3.4 Eaux souterraines et eaux de surface .....	83
5.3.5 Milieux riverains, humides et terrestres.....	88
5.3.6 Poisson et habitat du poisson.....	99
5.3.7 Oiseaux migrateurs.....	104

5.3.8	Espèces en péril .....	107
5.3.9	Santé autochtone et humaine .....	116
5.4	Effets transfrontaliers et effets découlant d'une décision fédérale.....	129
5.5	Accidents et défaillances .....	129
5.6	Effets de l'environnement sur le Projet.....	130
5.7	Effets cumulatifs .....	133
<b>6.0</b>	<b>SURVEILLANCE ET SUIVI .....</b>	<b>138</b>
6.1	Programme de suivi .....	138
6.2	Programme de surveillance de la conformité.....	139
6.3	Surveillance après la construction .....	140
6.4	Rapport .....	140
<b>7.0</b>	<b>RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS DE L'EIE.....</b>	<b>141</b>
7.1	Résumé .....	141
7.2	Conclusion.....	142

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 :	Activités du Projet prévues durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation du Projet .....	12
Tableau 2 :	Modes de transport terrestre et aérien alternatifs .....	16
Tableau 3 :	Résumé des questions clés, des commentaires reçus et des réponses .....	25
Tableau 4 :	Résumé des principales questions et des principaux commentaires reçus, avec les réponses correspondantes .....	39
Tableau 5 :	Description des critères d'évaluation et des niveaux des effets environnementaux potentiels .....	56
Tableau 6 :	Description des critères relatifs à l'ampleur et des niveaux des effets environnementaux potentiels pour chaque CV.....	59
Tableau 7 :	Composantes valorisées de l'évaluation environnementale du Projet et justification de leur sélection.....	69
Tableau 8 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour la qualité de l'air durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation.....	76
Tableau 9 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les émissions de gaz à effet de serre durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation .....	79

Tableau 10 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les sols pendant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation.....	82
Tableau 11 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les eaux de surface durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation.....	85
Tableau 12 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les eaux souterraines durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation.....	87
Tableau 13 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour la végétation durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation.....	89
Tableau 14 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les ongulés durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation.....	92
Tableau 15 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les animaux à fourrure durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation.....	96
Tableau 16 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les reptiles et les amphibiens durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation.....	98
Tableau 17 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour le poisson durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation.....	100
Tableau 18 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour l'habitat du poisson durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation.....	103
Tableau 19 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les oiseaux migrateurs durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation.....	105
Tableau 20 :	Espèces d'oiseaux en péril pouvant survenir dans la zone d'évaluation régionale.....	113
Tableau 21 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour l'utilisation des terres et des ressources durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation.....	117
Tableau 22 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les voies de déplacements durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation.....	120
Tableau 23 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour l'économie locale durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation.....	122

Tableau 24 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les ressources patrimoniales et archéologiques durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation .....	123
Tableau 25 :	Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour la santé et la sécurité durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation.....	126

## LISTE DES CARTES

Carte 1 :	Projet proposé – tracé de la route toutes saisons.....	3
Carte 2 :	Réseau de transport régional des routes toutes saisons prévues sur le côté est du lac Winnipeg dans le cadre de l'étude du Réseau de transport de grande région.....	4
Carte 3 :	Projet proposé – passages des cours d'eau de la route toutes saisons .....	11
Carte 4 :	Terres de réserve, droits fonciers issus de traités et territoires traditionnels des Premières Nations situés à proximité du Projet 6 .....	19
Carte 5 :	Zone de récolte reconnue des Métis au Manitoba pour ce qui a trait au Projet 6 .....	20
Carte 6 :	Zone d'évaluation locale du Projet proposé.....	64
Carte 7 :	Zone d'évaluation régionale du Projet proposé .....	65

# 1.0 INTRODUCTION ET CONTEXTE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

## 1.1 Introduction

Ce document fournit un résumé détaillé de l'étude d'impact environnemental (EIE) concernant la route toutes saisons proposée reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake (ci-après dénommé le « Projet »). Préparé par Infrastructure Manitoba (IM) et présenté à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (Agence) et à Développement durable Manitoba (DDM), le document donne un aperçu des composantes et des activités proposées du Projet, des activités d'engagement extensives achevées à ce jour, des effets environnementaux potentiels du Projet et des mesures d'atténuation proposées. Les conclusions tirées par IM sur les effets environnementaux résiduels prévus et l'importance de ces effets sont également présentées. Ce document a été préparé dans les deux langues officielles du Canada.

Le Projet proposé consiste en la construction et l'entretien d'une route toutes saisons de gravier à deux voies d'une longueur de 141 km située sur des terres domaniales manitobaines au nord-est du lac Winnipeg reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake (**Carte 1**). Le Projet comprend trois tronçons qui débiteront aux limites des trois réserves et se dirigeront vers l'ouest et le sud-ouest, à 71,9 km de la Nation crie de Manto Sipi, au sud-est, à 39,5 km de la Nation crie de Bunibonibee et au nord-ouest, à 29,6 km de la Première Nation de God's Lake où les trois tronçons se croisent. Le Projet vise à offrir un accès routier à longueur d'année entre les communautés. À l'heure actuelle, les trois communautés de ces Premières Nations doivent dépendre d'un accès limité à des routes d'hiver saisonnières ou à d'autres modes de transport (p. ex., l'avion) pour avoir accès à leurs communautés et aux biens et services provenant du sud. Deux chemins d'accès aux communautés dans les réserves sont requis pour relier le Projet aux communautés, l'un jusqu'à la Première Nation de God's Lake (685 m) et l'autre jusqu'à la Nation crie de Manto Sipi (210 m). Ces chemins d'accès ne font pas partie du Projet, car ils sont situés sur des terres fédérales hors de la compétence provinciale. IM peut seulement réaliser des travaux de construction sur les terres provinciales.

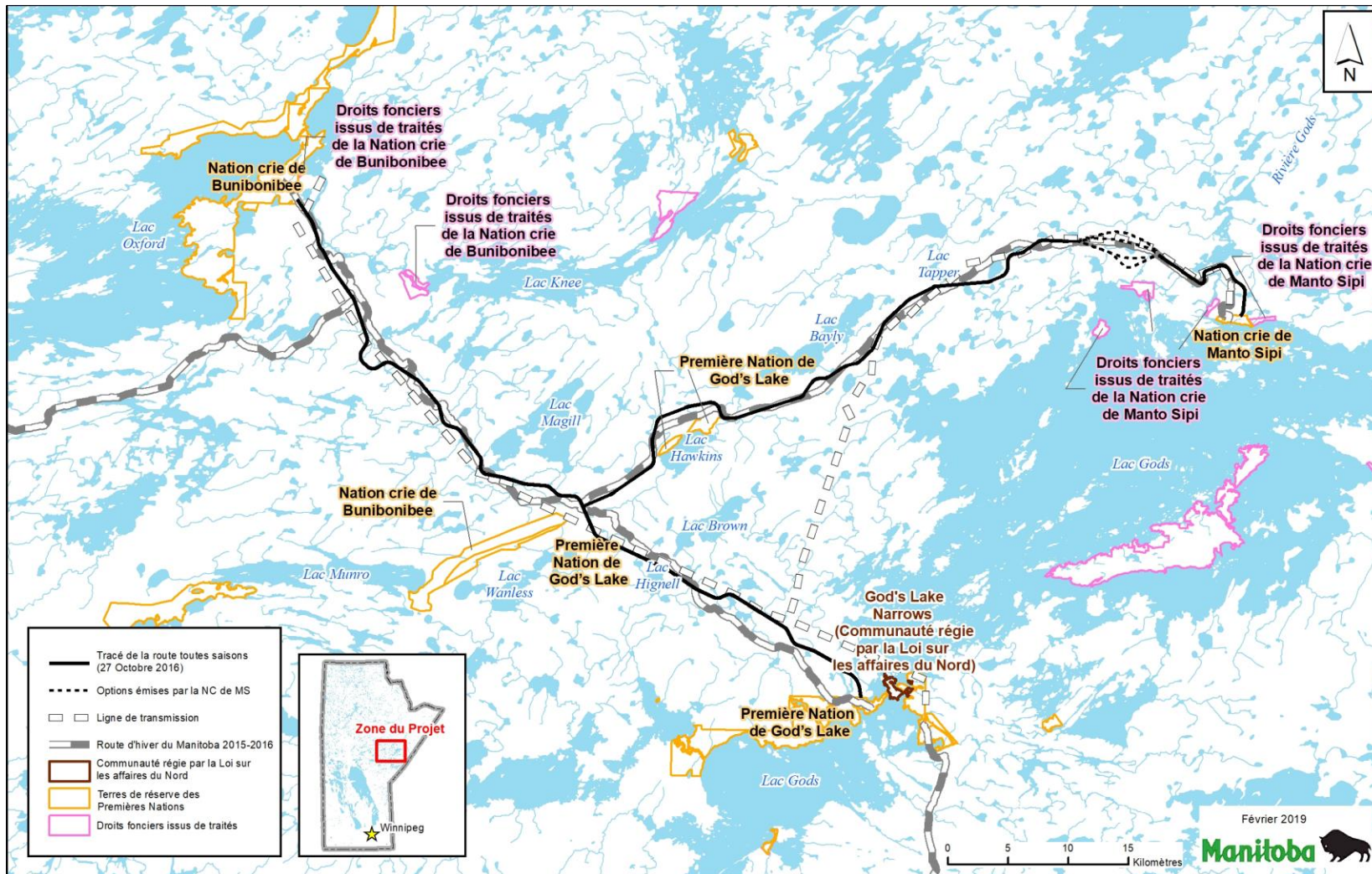
Le Projet fait partie d'une série de routes toutes saisons prévues et proposées par le promoteur du Projet, IM (**Carte 2**), afin de créer un réseau de transport régional sur le côté est du lac Winnipeg. L'un des principaux objectifs de ce réseau de transport régional et de ce Projet est de fournir aux résidents de cette région la possibilité de participer à la construction du réseau routier toutes saisons grâce à des emplois, à de la formation et à des possibilités de développement économique. La construction de la route toutes saisons proposée entre la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake devrait générer des retombées économiques bénéfiques, notamment des possibilités d'emploi et des contrats pour les résidents du côté est du lac Winnipeg. La décision par l'ancienne East Side Road Authority (qui a été intégrée à IM) d'amorcer le projet avant la construction de routes reliant le projet au réseau provincial existant a été prise pour tenter de développer des capacités en construction

à l'échelon local ainsi que pour offrir directement des avantages sociaux aux trois communautés des Premières Nations et à la communauté visée par la Loi sur les affaires du Nord. La zone demeurera isolée, car d'autres tronçons du réseau de transport régional dans ce secteur (Projet P2 - RPS 373 jusqu'à Wasagamack et Projet P5 – d'Anderson Junction jusqu'à Bunibonibee) doivent d'abord être aménagés pour relier ce projet au réseau routier provincial. La planification des projets P2 et P5 n'a pas commencé et ces projets ne sont pas mentionnés dans le plan décennal actuel d'IM.

## **1.2 Cadre environnemental du Projet**

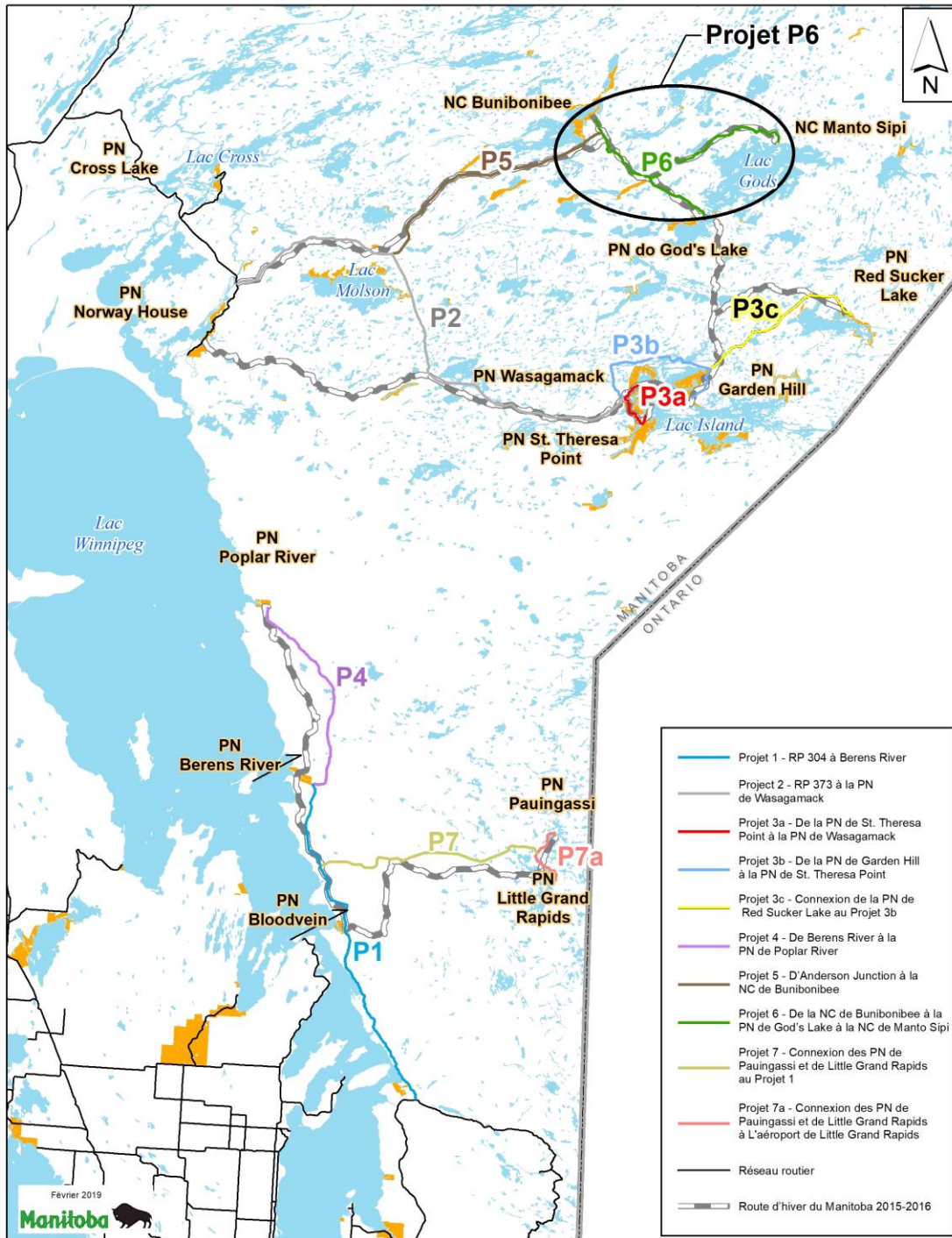
Le Projet proposé se situe dans une zone non aménagée, qui est en grande partie inaccessible, de l'écozone du Bouclier boréal (Smith *et al.*, 1998), à l'intérieur du système de drainage du fleuve Nelson qui s'écoule vers le nord et l'est jusqu'à la baie d'Hudson. La zone est généralement caractérisée par des terrains vallonnés à bosselés, imparfaitement drainés avec des zones forestières d'épinettes noires entrecoupées de tourbières ombrotrophes et minérotrophes et d'affleurements rocheux.

**Carte 1 :    Projet proposé – tracé de la route toutes saisons**





**Carte 2 : Réseau de transport régional des routes toutes saisons prévues sur le côté est du lac Winnipeg dans le cadre de l'étude du Réseau de transport de grande région**



Le Projet traversera 25 plans d'eau dans lesquels a été établie la présence d'habitats de poissons ainsi que de communautés végétales et d'habitats faunistiques. Des espèces aquatiques et terrestres communes et moins communes sont présentes dans ces zones, y compris des espèces en péril telles que l'esturgeon jaune et le caribou des bois. Aux fins de la présente évaluation environnementale (EE), les espèces en péril sont définies comme :

- des espèces fédérales inscrites en vertu de la Loi sur les espèces en péril (LEP) du gouvernement fédéral ou désignées par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) pour l'inscription à l'annexe 1 de la LEP, y compris les espèces appartenant à la catégorie des espèces déracinées, en voie de disparition, menacées et préoccupantes (Agence canadienne d'évaluation environnementale, 2017a)
- les espèces provinciales en voie de disparition ou menacées en vertu de la Loi sur les espèces et les écosystèmes en voie de disparition (LEEVD) (Manitoba)
- les espèces répertoriées comme étant très rares (statut provincial S1) ou rares (statut provincial S2) dans l'ensemble de leur rang de répartition, selon la liste du Centre de données sur la conservation du Manitoba (CDCMB).

Il n'y a pas de lieux historiques nationaux, de parcs nationaux ou d'autres terres protégées par le gouvernement fédéral à proximité du Projet proposé. La rivière Hayes, qui traverse la région, a été désignée une rivière du patrimoine en vertu du Réseau des rivières du patrimoine canadien en 2006. Le Projet proposé ne traverse pas la rivière Hayes. Il n'y a pas de régions désignées protégées ou d'autres terres protégées en vertu de l'Initiative des zones protégées du Manitoba (IZP) dans la région. La zone d'intérêt particulier du lac Knee (ZIP), qui n'est pas encore protégée en vertu de l'IZP, se trouve dans la zone d'évaluation locale (ZEL) et dans la région environnante.

En ce moment, l'accès à la zone est limité aux déplacements locaux faits à pied, en bateau, en motoneige ou par avion. La Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake se servent actuellement des routes d'hiver qui s'étendent de la route provinciale à grande circulation (RPCG) 6 et de la route provinciale secondaire (RPS) 373, la première offrant un accès à longueur d'année aux villes de Thompson et de Winnipeg. Une fois terminé, le Projet proposé remplacera le tronçon routier d'hiver existant qui relie ces communautés.

L'utilisation des terres dans la zone visée par le Projet comprend principalement des activités traditionnelles qui incluent la chasse, le piégeage, la pêche, le camping, les activités récréatives, l'utilisation sacrée et cérémoniale, la cueillette de nourriture et de plantes médicinales par des membres de la Nation crie de Manto Sipi, de la Nation crie de Bunibonibee, de la Première Nation de God's Lake et de la communauté régie par la Loi sur les affaires du Nord de Gods Lake Narrows. Il n'y a pas de résidences ou de chalets connus à proximité immédiate du Projet. Il n'y a aucune utilisation industrielle et peu d'utilisation commerciale du terrain ou d'utilisation traditionnelle des terres près du tracé de la route toutes saisons. Bien qu'il n'existe pas de bail d'exploitation minière, de revendication de concession

---

minière, d'extraction de potasse, de permis d'exploitation de carrières privées ou de location de carrières et de surface, il y a dans la zone d'évaluation régionale (ZER) plusieurs mines, concessions minières, permis d'extraction de potasse et permis d'exploitation de carrière occasionnelle (émis annuellement). L'activité économique comprend la pêche, le piégeage et la chasse autorisée, cette dernière comprenant le caribou, l'orignal, l'ours noir et le gibier à plumes. Il y a deux sections de sentiers de piégeage enregistrées dans la zone d'évaluation locale, à Oxford House et à Gods Lake, et 10 sentiers de piégeage enregistrés qui recoupent le tracé proposé de la route toutes saisons. L'alimentation des communautés est assurée par une ligne de transmission de 138 kilovolts (kV).

Les terres fédérales les plus proches du Projet proposé sont celles de la Nation crie de Manto Sipi, de la Nation crie de Bunibonibee et des terres de réserve de la Première Nation de God's Lake situées respectivement aux extrémités nord-est, nord-ouest et sud-est de la route toutes saisons proposée. Les trois collectivités ont exprimé leur soutien du Projet proposé grâce à des ententes communautaires avec l'ancienne East Side Road Authority et les résolutions du conseil de bande. La communauté de Gods Lake Narrows est située à côté de la Première Nation de God's Lake et les deux communautés sont reliées par une route toutes saisons existante. Il n'y a pas d'autres communautés, autochtones ou autres, situées sur ou près du tracé proposé. Il y a plusieurs régions de droits fonciers issus de traités (DFIT) qui se trouvent à proximité du Projet (**Carte 1**).

Le Projet devrait générer des retombées économiques pour la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee, la Première Nation de God's Lake et la communauté régie par la Loi sur les affaires du Nord de Gods Lake Narrows. Cela comprend des possibilités d'emplois et de contrats pour les membres des communautés ainsi que des opportunités d'affaires locales directes et indirectes (hébergement, achat de nourriture, service de guide, etc.). Les entreprises de transport régionales et les fournisseurs de matériaux de construction, de biens et de services et d'autres fournitures devraient également bénéficier des étapes de la construction et de l'exploitation du Projet. Une fois le Projet terminé, les communautés devraient bénéficier d'une route toutes saisons fiable et plus rentable pour le transport de personnes et des biens et des services parmi les communautés.

### **1.3 Contexte réglementaire**

La construction et l'exploitation d'une route publique toutes saisons qui nécessite au total 50 km ou plus de nouvelle emprise routière sont considérées comme un projet désigné en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE) de 2012. Le Projet proposé est donc considéré comme un projet qui nécessite une évaluation environnementale fédérale en vertu de cette loi. À l'échelle provinciale, le Projet proposé est considéré comme un aménagement de « catégorie 2 » (p. ex., une route à deux voies dans un nouvel emplacement avec des installations et des bancs d'emprunt connexes) en vertu du Règlement sur les classes d'aménagement (164/88) de la Loi sur l'environnement (Manitoba) et exige une évaluation environnementale provinciale pour obtenir la licence requise en vertu de la Loi sur l'environnement.

Une route d'accès existante sur la réserve reliera la route toutes saisons proposée à la frontière de la Nation crie de Bunibonibee, tandis que les routes d'accès sur la réserve devront être construites séparément de la Nation crie de Manto Sipi et de la Première nation de God's Lake à la route toutes saisons qui se terminera aux limites de la réserve. L'approbation de ces routes d'accès dans les réserves fera l'objet d'approbations distinctes de la part de Services aux Autochtones Canada (SAC) en vertu de l'article 67 de la LCEE de 2012.

L'Agence et le DDM sont les autorités responsables de l'examen fédéral et provincial du Projet proposé, respectivement. L'Agence a publié des orientations spécifiques pour le Projet pour la préparation de l'EIE. En ce qui concerne la Loi sur l'environnement (Manitoba), la portée de l'EE a été élaborée en respectant les exigences d'information stipulées dans le Règlement 163/88 de la Loi sur les procédures d'autorisation, et comme souligné par IM dans le document d'établissement de la portée de l'évaluation environnementale du Projet 6 – route toutes saisons reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake – soumis à DDM ainsi que les commentaires du Comité consultatif technique provincial (CCT) concernant le document d'établissement de la portée de l'évaluation environnementale<sup>1</sup>. Ce résumé du Projet et l'EIE détaillée seront soumis à DDM et à l'Agence et il est prévu que ces soumissions seront examinées conjointement par les deux gouvernements.

En plus des règlements fédéraux et provinciaux sur l'EE, plusieurs autres lois fédérales et provinciales ainsi que les règlements et les normes connexes s'appliqueront au Projet, notamment la législation relative à la protection de l'environnement, à la sécurité et à la santé humaine (p. ex., la Loi sur les pêches (fédérale), la Loi sur la sécurité et l'hygiène du travail du Manitoba). Les approbations fédérales et provinciales nécessaires (p. ex., les autorisations en vertu de la Loi sur les pêches, les permis de carrière occasionnels) seront obtenues avant la construction du Projet proposé.

---

<sup>1</sup> Le document d'établissement de la portée de l'évaluation environnementale et les commentaires du CCT concernant ce document sont fournis dans le fichier 5897.00 du registre public de DDM, accessible (en anglais) à <http://www.gov.mb.ca/sd/eal/registries/5897p6road/index.html>.

## 2.0 APERÇU DU PROJET

Le Projet proposé consiste en la construction et l'entretien d'une route toutes saisons de 141 km reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonabee et la Première Nation de God's Lake. La route toutes saisons proposée sera construite sur des terres de la Couronne provinciale. Le but du Projet proposé est de relier ces communautés situées du côté est du lac Winnipeg au seul bénéficiaire des communautés directement touchées. La province du Manitoba est la source de financement pour la construction et l'exploitation du Projet proposé.

### 2.1 Phases du Projet

Les phases principales du Projet proposé sont :

1. la planification;
2. la conception;
3. la construction;
4. l'exploitation, l'entretien et le déclassement.

#### 2.1.1 Phases de planification et de conception

Le Projet, qui est actuellement dans la phase de planification, a débuté par l'identification de larges corridors routiers, d'un tracé possible des routes dans ces corridors et de la sélection finale du tracé routier. Un dégagement exploratoire était nécessaire pour répondre aux besoins d'information afin d'effectuer le choix du tracé routier. Des études environnementales de base ont été achevées au cours de cette phase et comprenaient la collecte d'informations qui ont influé sur le tracé et le développement de la conception de la route. Cela comprenait les ressources patrimoniales, les pêcheries, la faune, l'évaluation des sols et de la végétation, les levés géophysiques, l'identification de l'emplacement des carrières, l'engagement des Autochtones et du public ainsi que l'étude et des ateliers sur les savoirs traditionnels (ST). L'évaluation environnementale a été réalisée durant la phase de planification.

Une fois que toutes les approbations appropriées auront été obtenues, la conception détaillée devrait débuter en 2020 et durer environ trois ans. Au cours de la phase de conception, la conception fonctionnelle et détaillée de la construction sera complétée et un plan de gestion environnementale de la phase de construction (PGE) sera finalisé. Une phase opérationnelle distincte du PGE sera préparée pendant la phase de construction, avant l'exploitation. L'emplacement des ponts et des passages de cours d'eau, les zones de carrière et d'emprunt, les voies d'accès temporaires, les aires de déchargements sur les chantiers et les camps de construction seront également situés, arpentés et signalés. Des études géotechniques détaillées et des analyses seront effectuées le long de l'emprise routière de la route toutes saisons proposée, des voies d'accès temporaires et dans les sites de carrière et d'emprunt.

### **2.1.2 Construction**

Pendant la phase de construction, l'équipement, la machinerie, les véhicules, les matériaux de construction et les fournitures, y compris le carburant, les génératrices, les remorques et autres provisions seront transportés dans les zones du Projet et les aires de déchargements sur les chantiers par la route d'hiver existante. Le Projet sera construit en segments, à partir de la Nation crie de Bunibonibee et s'étendant vers le sud et l'est, afin d'optimiser la planification de la construction et l'utilisation des ressources. Les segments seront construits de manière séquentielle de sorte que l'achèvement de la phase de construction d'un segment mettra en œuvre la préconstruction du segment adjacent. Le dégagement de l'emprise routière sera aussi effectué par segments, et le défrichage sera complété durant les mois d'hiver, dans la mesure du possible, afin de faciliter l'accès aux machines et de minimiser les effets environnementaux négatifs potentiels.

La végétation sera dégagée sur une largeur de 60 m le long de l'emprise routière et potentiellement plus large à l'intérieur des courbes, selon le besoin, pour augmenter la visibilité des usagers de la route. Les zones de rassemblement des équipements, les aires de déchargements sur les chantiers et les camps de construction seront installées dans la zone dégagée de l'emprise routière, si possible. Les carrières et les zones d'emprunt seront nettoyées et préparées afin d'être utilisées. La roche et les matériaux granulaires seront excavés, écrasés, triés et stockés. La chaussée du Projet, les ponts et les ponceaux seront ensuite construits. Des ponceaux seront installés au fur et à mesure que la construction progressera le long du tracé de la route.

Les installations temporaires et les aires de travail pendant la construction, y compris les zones d'extraction et d'emprunt, les voies d'accès, les aires de déchargements sur les chantiers et les camps de construction, qui ne seront pas nécessaires pour les activités d'entretien futures seront désaffectées après la construction.

### **2.1.3 Exploitation, entretien et déclassement**

Après la construction, le Projet sera détenu et exploité par le gouvernement du Manitoba qui assumera la responsabilité de la sécurité routière, des opérations et de l'intendance de la route toutes saisons, une fois qu'elle sera désignée comme une route départementale (route provinciale) en vertu de la Loi sur la voirie et le transport. Le volume de trafic annuel moyen estimé sur dix ans pour la route proposée est inférieur à 300 véhicules par jour.

Les activités d'entretien du Projet proposé, comme le déneigement hivernal, le nivellement habituel, l'achèvement de la route avec des agrégats supplémentaires, la gestion de la végétation et le nettoyage des ponceaux, auront lieu pendant la durée de vie de la route. La Direction des aéroports et du service de traversiers du Nord d'IM dispose actuellement d'installations d'entretien pour le stockage d'équipement dans les aéroports de chacune des communautés. De même, le programme des routes d'hiver géré par la Direction de l'exploitation des routes éloignées d'IM, a actuellement une installation d'entretien à l'aéroport de Gods Lake. Si de l'équipement supplémentaire doit être entreposé dans la zone, la carrière

ou le camp de construction, l'établissement le plus proche de chaque communauté pourrait être retenu comme aire d'entretien. Les méthodes d'entretien routier et de sécurité utilisées seront conformes aux pratiques et aux lignes directrices les plus récentes d'IM.

Il n'est pas prévu de désaffecter ou d'abandonner le Projet, car il offrira un accès routier toutes saisons entre la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake pour un avenir prévisible (plus 50 ans). Le déclassement des composantes temporaires (p. ex., aires de déchargements sur les chantiers, campements de construction, voies d'accès temporaires, carrières et zones d'emprunt non requises pour l'entretien permanent des routes) se fera dans le cadre de la phase de construction du Projet. D'après l'énoncé de décision de l'Agence concernant la route 4 reliant les Premières Nations de Berens River et de Poplar River, il est prévu que les sections de la route d'hiver non utilisées pour le tracé routier toutes saisons seront progressivement abandonnées pendant la phase de construction. Cela se fera en bloquant les points d'accès, en réhabilitant les zones perturbées et en permettant une revégétalisation naturelle dans ces zones.

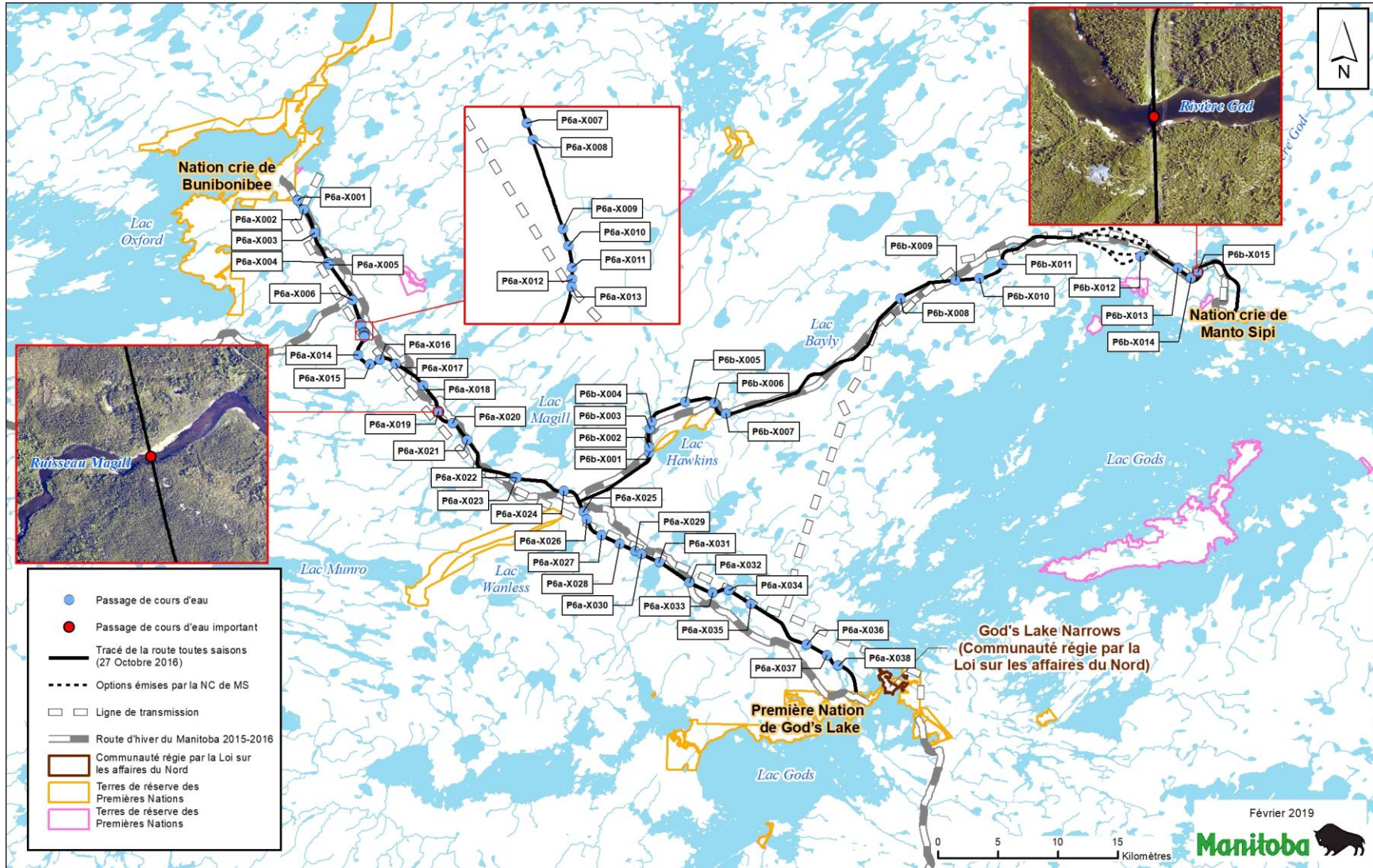
## 2.2 Composantes et activités du Projet

Les composantes principales du Projet proposé sont :

- une route toutes saisons à deux voies en gravier (141 km) sur la nouvelle emprise routière
- des principaux passages d'eau potentiels (ponts) au-dessus de la rivière Gods et du ruisseau Magill (**Carte 3**)
- des ponceaux de franchissement situés aux passages de cours d'eau poissonneux
- des ponceaux pour le transport et le drainage aux passages de cours d'eau non poissonneux
- des ponceaux pour l'égalisation du drainage à l'extérieur des passages de cours d'eau afin de maintenir le fonctionnement hydraulique du paysage local
- des traversées d'eau temporaires pour faciliter la construction d'un passage permanent
- des voies d'accès temporaires à la construction
- des aires de déchargements sur les chantiers temporaires
- des camps de construction temporaires
- des sites de carrière de construction et des zones d'emprunt
- des installations de stockage d'explosifs

Les dimensions et les capacités de ces travaux physiques ne sont pas disponibles pour l'instant, car la conception détaillée n'a pas encore débuté. La superficie totale de l'empreinte permanente du Projet, y compris la route toutes saisons, les ponts, les ponceaux et les carrières nécessaires à l'entretien continu, sera d'environ 924 hectares (ha, 9,24 km<sup>2</sup>) dans l'emprise routière autorisée. L'empreinte des zones défrichées nécessaires pour les composantes et les activités temporaires du rejet pendant la construction du Projet, comme les camps de construction, les aires de déchargements d'équipement, les zones d'emprunt et la plupart des carrières est estimée à moins de 545 ha (5,45 km<sup>2</sup>). Au total, le Projet aboutira donc à avoir une empreinte permanente et temporaire estimée à environ 1 469 ha (14,7 km<sup>2</sup>).

Carte 3 : Projet proposé – passages des cours d'eau de la route toutes saisons





La zone d’empreinte des activités temporaires du Projet et des activités qui ne seront requises que pendant la construction du Projet sera réhabilitée par la revégétalisation et l’ensemencement ou la plantation naturelle.

Les zones de déchargement seront situées de façon à minimiser la quantité de dégagement requise, maximisant ainsi l’efficacité de la construction routière et aidant à minimiser les effets globaux sur l’environnement, les coûts de la construction et l’échéancier du Projet. De nouvelles carrières et zones d’emprunt seront aménagées pour fournir du remblai rocheux, de la pierre concassée et des matériaux granulaires pour la construction de la route toutes saisons ainsi que des culées de pont, des ponceaux, des voies d’accès temporaires, des aires de construction et des camps de construction. Toutes les zones de carrière et d’emprunt seront situées sur des terres de la Couronne provinciale aussi près que possible de la ligne médiane du tracé routier proposé, tout en conservant une zone tampon entre la route et les emprunts. La zone tampon devrait avoir une longueur de 150 m, comme c’était le cas pour les projets routiers antérieurs de routes toutes saisons, et elle sera confirmée par les conditions du permis en vertu de la Loi sur l’environnement. On s’attend à ce que les carrières et les zones d’emprunt se trouvent à moins de 500 m de la ligne médiane de la route afin de minimiser le besoin d’aménager de voies d’accès temporaires et de minimiser la distance de transport par du matériel de construction lourd. La superficie estimée des carrières et des zones d’emprunt requises pendant la phase de construction est de 384 ha (3,84 km<sup>2</sup>).

Les activités principales du Projet qui seront menées sont décrites dans le **Tableau 1**.

**Tableau 1 : Activités du Projet prévues durant les phases de construction, d’entretien et d’exploitation du Projet**

Composantes du Projet	Activités du Projet				
	Construction			Entretien et exploitation	
Route toutes saisons	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ défrichage de l’emprise routière</li> <li>▪ récupération</li> <li>▪ mise en andains</li> <li>▪ brûlage</li> <li>▪ forage</li> <li>▪ dynamitage</li> <li>▪ excavation</li> <li>▪ stockage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nivelage</li> <li>▪ contournage</li> <li>▪ remplissage</li> <li>▪ contrôle de l’érosion</li> <li>▪ production d’agrégats</li> <li>▪ transportation d’équipement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ exploitation d’équipement</li> <li>▪ exploitation de machinerie</li> <li>▪ exploitation de véhicules</li> <li>▪ signalisation</li> <li>▪ ravitaillement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nivelage</li> <li>▪ exploitation d’équipement</li> <li>▪ exploitation de véhicules</li> <li>▪ entretien</li> <li>▪ production d’agrégats</li> <li>▪ stockage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ contrôle de la végétation</li> <li>▪ contrôle de la poussière</li> <li>▪ déblayage de la neige</li> <li>▪ inspection</li> </ul>
Pont en aciers à travées multiples	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ défrichage mineur</li> <li>▪ mise en scène d’équipement</li> <li>▪ excavation</li> <li>▪ remplissage</li> <li>▪ forage : essais</li> <li>▪ dynamitage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ contournage de batardeaux</li> <li>▪ contrôle de l’érosion</li> <li>▪ exploitation d’équipement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ transportation des matériaux de ponts</li> <li>▪ dosage du béton</li> <li>▪ coulage du béton</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ entretien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ inspection</li> </ul>

Composantes du Projet	Activités du Projet			
	Construction		Entretien et exploitation	
Ponceaux pour les traversées de cours d'eau/Ponceaux pour l'égalisation du drainage	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ construction de batardeaux</li> <li>▪ excavation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ remplissage</li> <li>▪ contournage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ contrôle de l'érosion</li> <li>▪ restauration</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ entretien</li> <li>▪ inspection</li> <li>▪ étuvage</li> <li>▪ nettoyage</li> </ul>
Traversées des cours d'eau temporaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ défrichage mineur</li> <li>▪ excavation</li> <li>▪ remplissage</li> <li>▪ contournage</li> <li>▪ construction de batardeaux</li> <li>▪ contrôle de l'érosion</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ traversées de cours d'eau</li> <li>▪ exploitation d'équipement</li> <li>▪ transport des matériaux</li> <li>▪ démantèlement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ recyclage des matériaux</li> <li>▪ enlèvement des culées</li> <li>▪ restauration</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ tests de contamination</li> <li>▪ inspection</li> </ul>
Voies d'accès temporaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ défrichage</li> <li>▪ essouchement (pour carrières et camps temporaires seulement)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nivelage</li> <li>▪ gravillonnage</li> <li>▪ fermeture</li> <li>▪ restauration</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ démobilisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ inspection</li> </ul>
Zones de chantier de construction temporaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ défrichage</li> <li>▪ stockage de matériaux</li> <li>▪ exploitation d'équipement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ stockage de carburants</li> <li>▪ distribution de carburants</li> <li>▪ Stockage d'explosifs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ démobilisation</li> <li>▪ restauration</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ tests de contamination</li> <li>▪ inspection</li> </ul>
Camps de construction temporaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ défrichage</li> <li>▪ exploitation d'équipement</li> <li>▪ exploitation du générateur</li> <li>▪ logement des travailleurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ stockage de nourriture</li> <li>▪ recherche d'eau</li> <li>▪ élimination des déchets solides</li> <li>▪ élimination des déchets liquides</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ démobilisation</li> <li>▪ forage</li> <li>▪ Tests des sols</li> <li>▪ restauration</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ tests de contamination</li> <li>▪ inspection</li> </ul>
Zones de carrière et d'emprunt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ défrichage</li> <li>▪ essouchement</li> <li>▪ excavation</li> <li>▪ stockage des sols</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ dynamitage</li> <li>▪ concassage de pierres</li> <li>▪ stockage de pierres</li> <li>▪ exploitation d'équipement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ transport de matériaux</li> <li>▪ fermeture</li> <li>▪ restauration</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ tests de contamination</li> <li>▪ inspection</li> <li>▪ exploitation d'équipement</li> <li>▪ exploitation de véhicule</li> <li>▪ entretien</li> <li>▪ production d'agrégats</li> <li>▪ stockage</li> </ul>

### 2.3 Main-d'œuvre du Projet

La construction sera réalisée dans le cadre de contrats soumis et gérés par IM. À l'heure actuelle, le nombre et la portée des contrats d'appui à la construction du Projet proposé ne sont pas entièrement connus. Il est prévu que plusieurs entrepreneurs seront engagés simultanément lors du Projet. Au cours de la période de pointe de la construction du Projet, on prévoit un effectif maximal de 120 personnes. Dans le cadre de l'engagement d'IM envers les résidents locaux participant et bénéficiant du Projet, IM exige expressément qu'un pourcentage des soumissions de construction soit fourni par des sources locales (p. ex., équipement, services ou main-d'œuvre). Le pourcentage d'implication de la communauté est modifié pour chaque contrat en fonction des discussions avec la communauté pour identifier et

confirmer sa capacité à fournir de l'équipement, des services et de la main-d'œuvre, qui, en retour, est convertie en un chiffre en dollars et devient un pourcentage du Projet entier.

## 2.4 Échéancier du Projet

La conception détaillée devrait débuter en 2020 (année 1) et durer environ trois ans, une fois que toutes les approbations appropriées auront été obtenues. La construction du Projet proposé devrait débuter en 2030 (année 11) suivant la conception détaillée et être achevée environ 8 ans plus tard (année 18).

## 2.5 Mesures de protection de l'environnement

L'engagement d'IM envers la protection de l'environnement reflète les politiques d'entreprise véhiculées par les énoncés Vision, Mission, Valeurs et Priorités. Les mesures de protection de l'environnement sont intégrées à l'élaboration du Projet et décrivent les spécifications et les plans d'atténuation qui seront mis en œuvre tout au long des phases de conception, de construction, d'entretien et d'exploitation du Projet. Les mesures de protection de l'environnement utilisées dans le Projet proposé découlent des politiques ministérielles, des normes environnementales et industrielles et des meilleures pratiques d'IM et comprennent des mesures telles que les mesures d'atténuation de la conception; les procédures de protection de l'environnement (PE); les plans détaillés de construction environnementale et de gestion de la phase opérationnelle; les spécifications du contrat; les protocoles de santé et de sécurité et les plans d'entrepreneurs tels que le plan d'intervention d'urgence. Collectivement, ces mesures sont incorporées dans le PGE du Projet ainsi que l'engagement d'IM au développement durable.

L'atténuation de la conception consiste à modifier la conception d'un projet proposé afin d'atténuer les effets environnementaux négatifs potentiels avant l'achèvement de la conception finale du Projet et le début de la construction. À cette phase de planification actuelle du Projet, diverses mesures ont été prises : le respect de la législation, l'adoption des normes et des codes de conception nationaux et internationaux, le respect des lignes directrices de conception et des meilleures pratiques de gestion et la mise en œuvre de mesures d'atténuation définies dans le processus d'EE.

IM a élaboré, avec la participation des communautés, un cadre au PGE (**Annexe 8-1** de l'étude d'impact environnemental du Projet 6 - route toutes saisons reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonabee et la Première Nation de God's Lake) pour le Projet qui comprend des engagements pour l'élaboration de PGE en phase de construction et en phase opérationnelle. Le plan de gestion environnementale de la phase de construction sera élaboré par IM avant le début de la construction et sera soumis à la direction des autorisations du DDM avant le début de la construction. Les PGE décrivent le système de gestion qui sera mis en œuvre pour assurer la conformité aux exigences fédérales et provinciales en utilisant une approche de gestion adaptative, selon les besoins, pour permettre une amélioration continue aux fins de surveillance, d'évaluation et d'ajustement. Le PGE fournit le cadre de gestion des composantes environnementales relatives à la construction, à l'entretien et à l'exploitation du Projet. IM a examiné les meilleures pratiques de gestion et les procédures normalisées et a approuvé les critères d'utilisation propres à chaque sujet afin de fournir des conseils sur les pratiques de protection

de l'environnement pour les activités de préconstruction et de construction. Celles-ci étaient auparavant élaborées pour des projets routiers toutes saisons sur le côté est du lac Winnipeg et documentent la série de mesures possibles de protection et d'atténuation de l'environnement. Les PE sont complétés par des spécifications de protection de l'environnement (ES 130s) qui seront incluses dans chaque contrat de construction.

### 3.0 MOYENS ALTERNATIFS DE RÉALISER LE PROJET

Dès le début de l'Étude sur le transport de grande région, un certain nombre d'autres modes de transport ont été examinés en détail pour desservir les collectivités éloignées du côté est du lac Winnipeg (SNC-Lavalin *et al.*, 2010a; b; c; d). Ces modes de transport alternatifs représentent « des moyens alternatifs pour réaliser le Projet ». Les modes de transport considérés comme une alternative à la route toutes saisons incluaient les chemins de fer, les aéroglisseurs, les traversiers, les dirigeables et les routes d'hiver améliorées. Les modes de transport terrestre et aérien envisagés pour le Projet sont résumés au **Tableau 2**.

**Tableau 2 : Modes de transport terrestre et aérien alternatifs**

Modes de transport	Considérations d'évaluation
Chemin de fer	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le coût de construction au kilomètre comparable à celui d'une route toutes saisons</li> <li>▪ les longs raccordements nécessaires pour se raccorder à la gare tête de ligne/la voie ferrée à Wabowden (maintenant désaffectée) et au lac du Bonnet, respectivement, reproduisent environ 130 km de la RPS 373 existante et 110 km de la route 11/RPS 304 existante ainsi que la route toutes saisons P1, devenue opérationnelle en 2017</li> <li>▪ les gradients plus plats requis pour les rails par rapport à la route augmentent le coût et le profil carrossable et ceux-ci peuvent être plus difficile à maintenir sur les complexes de tourbières minérotrophes et ombrotrophes</li> <li>▪ pendant la phase de construction, il est difficile de décharger/recharger les marchandises et les personnes avec une interface de rails et de routes d'hiver en progression constante</li> <li>▪ moins de liberté de mouvement qu'avec un système routier</li> </ul>
Aéroglisseurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ convient uniquement aux grandes étendues d'eau libre</li> <li>▪ souffrirait probablement une dégradation de la jupe sur les tourbières minérotrophes et les tourbières ombrotrophes</li> <li>▪ des dommages à l'environnement sur plusieurs routes potentielles</li> <li>▪ peut endommager la surface de la glace pendant le gel, risquant de briser la glace et de créer des dangers pour les motoneigistes</li> </ul>
Dirigeables	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ils devraient être de très grande taille pour transporter les charges maximales sur routes principales de l'Association des transports du Canada (le SkyHook Heavy Lift Vehicle de Boeing en développement a une charge utile maximale de 36 tonnes sur une distance de 370 km sans ravitaillement)</li> <li>▪ ils sont plus sensibles que les aéronefs à voilure fixe aux intempéries, ce qui pourrait être un facteur important à l'est du lac Winnipeg (le SkyHook Heavy Lift Vehicle de Boeing ne peut fonctionner que dans des vents d'environ 45 km/h)</li> </ul>
Traversiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ils peuvent être appropriés pour le transport d'été à travers les lacs ou les rivières en tant que liaison intermédiaire à moindre coût dans un réseau routier toutes saisons</li> <li>▪ un pont de glace parallèle à l'itinéraire du traversier pourrait être utilisé pour le transport hivernal, mais il risque de percer la glace, avec des risques et des conséquences pour la sécurité et la dégradation de l'environnement</li> </ul>
Routes d'hiver améliorées	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le transfert de la route d'hiver existante sur un sol plus ferme le long d'un futur itinéraire routier toutes saisons</li> <li>▪ fournir des ponts permanents aux principaux passages d'eau le long du futur tracé routier toutes saisons</li> <li>▪ pourrait être une phase initiale de développement d'un itinéraire routier toutes saisons</li> </ul>

Source : SNC-Lavalin *et al.*, 2011a; Transports et Services gouvernementaux Manitoba 2005

En règle générale, les modes de transport alternatifs envisagés n'étaient pas jugés appropriés en tant que solution permanente lorsqu'ils étaient évalués en fonction de critères tels que le coût, la fiabilité, les effets environnementaux, la sécurité et la souplesse de mouvement (SNC-Lavalin *et al.*, 2011a). En ce qui concerne les autres modes de transport et les facteurs d'évaluation énumérés au **Tableau 2**, l'Étude du réseau de transport de grande région a conclu que l'amélioration la plus fiable, la plus certaine et la plus équitable du côté est du réseau de transport du lac Winnipeg, serait la construction d'un réseau routier toutes saisons complété au cours de son développement avec des routes d'hiver améliorées et des ponts permanents le cas échéant.

En comparaison avec le système existant ou d'autres moyens comme les dirigeables, la justification de la conclusion d'un réseau routier toutes saisons comme meilleur mode de transport et des moyens privilégiés pour réaliser le Projet comprend ce qui suit :

- une plus grande fiabilité à long terme pour déplacer les personnes et les marchandises en toute sécurité pendant toutes les saisons et dans la plupart des conditions météorologiques
- une plus grande liberté de mouvement pour les personnes et les biens de toutes les communautés, particuliers et entreprises de l'est
- un système plus équitable pour les voyages et le commerce, comparable au réseau routier toutes saisons existant desservant la plupart des collectivités de la province

Les critères de sélection des itinéraires routiers incluaient la prise en compte des aspects techniques, de l'environnement naturel, de l'environnement social/culturel et des coûts d'investissement et d'entretien.

Le Projet proposé exige la construction de passages de cours d'eau poissonneux et non poissonneux et, à ce titre, nécessitera la construction de ponts et de ponceaux. Il faut jusqu'à deux (2) ponts permanents en poutres d'acier ou en béton pour assurer un accès sécuritaire aux principaux passages à la rivière Gods et au ruisseau Magill. Le tracé toutes saisons proposé traverse actuellement la rivière Gods au pont Acrow, un passage à voie unique. IM peut choisir de remplacer ou d'améliorer le passage existant en fonction des besoins de la communauté et des allocations de financement au moment de la construction. Les biologistes aquatiques, retenus pour mener des études préliminaires et évaluer les effets potentiels sur le milieu aquatique et les mesures d'atténuation requises, ont examiné et évalué l'emplacement proposé des ponts. Les membres des collectivités des Premières Nations ont pu également participer à la discussion et partager leurs suggestions à ce sujet.

Les options de conception des ponceaux seront choisies selon les lignes directrices de *Manitoba Stream Crossing* (Pêches et Océans Canada et Ressources naturelles Manitoba 1996), les guides opérationnels de Canards Illimités Canada et les meilleures pratiques de gestion pour les traversées de terres humides dans les forêts boréales (Louisiana Pacific *et al.*, 2014), les lignes directrices applicables du ministère des Pêches et Océans (MPO) Canada ainsi que les suggestions des membres de la Nation crie de Manto Sipi, de la Nation crie de Bunibonibee, de la Première Nation de God's Lake et de la communauté régie par la Loi sur les affaires du Nord de Gods Lake Narrows. Les emplacements proposés pour des ouvrages de franchissement de cours d'eau ont également fait l'objet d'un examen par les biologistes aquatiques

retenus pour mener des études préliminaires et évaluer les effets potentiels sur l'environnement aquatique et les mesures d'atténuation requises.

Les zones de carrière et d'emprunt potentielles seront choisies en fonction de divers facteurs, notamment la disponibilité et l'adéquation des matériaux rocheux et granulats, le degré de préparation des routes requises, la proximité de la route proposée, du pont et d'autres sites de construction et des emplacements importants ou critiques sur le plan environnemental. La sélection des emplacements définitifs des carrières et des zones d'emprunt tiendra compte des suggestions de la communauté et de l'objectif de minimiser les effets négatifs potentiels sur les composantes des ressources environnementales, traditionnelles et patrimoniales.

## 4.0 ENGAGEMENT PUBLIC ET AUTOCHTONE

### 4.1 Contexte et but

Le Programme d'engagement des Autochtones et du public (PEAP) pour le Projet est considéré comme une composante fondamentale et influente du processus de planification du Projet, car il a l'intention d'engager plusieurs parties dans toutes les phases du Projet. L'objectif principal du PEAP est de fournir des opportunités significatives d'engager le dialogue et d'échanger des informations sur les projets routiers toutes saisons avec les parties intéressées et potentiellement touchées<sup>2</sup>. Cela comprend les communautés du côté est du lac Winnipeg (p. ex., les communautés locales des Premières Nations et des communautés régies par la Loi sur les affaires du Nord), les autres peuples autochtones (Métis) et les parties intéressées telles que les organismes gouvernementaux, les organisations non gouvernementales et les membres du grand public. Les zones incluses dans le territoire traditionnel des communautés des Premières Nations recensées dans les lignes directrices de l'ACEE et la zone de récolte des Métis rattaché à la zone du Projet sont illustrées sur les Cartes 4 et 5 respectivement.

Les informations reçues lors des interactions avec les parties intéressées et touchées sont intégrées dans la conception du Projet et dans l'EE. IM s'engage à travailler en partenariat avec les communautés autochtones locales, leurs directeurs (chefs et conseils) et les aînés pour forger des processus d'engagement qui reflètent les priorités de chaque communauté.

L'approche pour l'engagement des Autochtones et du public, y compris le PEAP pour le Projet proposé, est centrée sur l'accommodation par le biais de ce qui suit :

- de fournir des opportunités de participation pour les parties intéressées et touchées
- de traiter des questions et commentaires biophysiques, sociaux et culturels pertinents afin qu'ils puissent être pris en compte en relation avec les composantes valorisées (CV) de l'évaluation environnementale et appliqués dans les phases de conception, de construction et d'exploitation du Projet proposé
- de respecter et d'intégrer les connaissances communautaires et les ST dans le processus d'évaluation environnementale et du Projet
- de mener les communications entre IM et les parties intéressées et touchées d'une manière compréhensible, sensible et respectueuse des cultures (p. ex., des services de traduction selon le besoin)

L'historique de l'engagement des projets routiers toutes saisons du côté est du lac Winnipeg découle d'un dialogue amorcé dans les années 1990. Cette histoire comprend un programme d'engagement complet avec la participation des communautés autochtones et locales, du grand public et des parties prenantes. Les premières activités d'engagement de la province du Manitoba auprès des communautés autochtones du côté est du lac Winnipeg se sont concentrées sur le développement durable et l'aménagement du

---

<sup>2</sup> Parties intéressées et touchées - Les parties intéressées sont définies comme les peuples autochtones ou non autochtones du Manitoba qui pourraient être intéressés à participer ou à se renseigner sur le projet. Les parties touchées désignent les parties autochtones ou non autochtones qui peuvent être directement ou indirectement touchées par le développement du projet.



territoire et ont donné lieu aux discussions initiales pour le développement d'un réseau routier toutes saisons du côté est du lac Winnipeg.

En 2008, l'East Side Road Authority (ESRA)<sup>3</sup> a commandé une étude d'ingénierie et de planification multidisciplinaire afin d'identifier un réseau privilégié de routes toutes saisons reliant les collectivités du côté est du lac Winnipeg. L'étude, connue sous le nom de l'Étude du réseau de transport de grande région, vise à évaluer le meilleur réseau de routes toutes saisons, la portée probable des effets sociaux et économiques et les avantages du réseau routier sur les collectivités locales, les effets environnementaux et culturels potentiels et l'estimation des coûts de construction et d'entretien (SNC-Lavalin *et al.*, 2011a).

L'engagement auprès des peuples autochtones du côté est du lac Winnipeg a été un élément clé de l'étude. Des rencontres ont également eu lieu avec la Manitoba Metis Federation (MMF) afin de leur donner l'occasion de participer à l'Étude sur le réseau de transport de grande région. Les directions des communautés ont négocié et signé des accords avec l'ESRA en préparation aux travaux de défrichement exploratoires et à de futurs travaux de préconstruction et de construction liés aux tronçons du réseau routier toutes saisons prévu. La signature des ententes était conforme aux objectifs principaux de l'East Side Transportation Initiative (ESTI), qui prévoit des possibilités d'emploi et de meilleures possibilités de développement économique durable. Cela correspond également aux premières réactions des communautés et à l'intérêt manifeste de celles-ci de la participation locale au Projet (Dillon Consulting Limited et H.N. Westdal & Associates 2000, East Side Planning Initiative 2004).

Les activités d'engagement du PEAP pour le Projet ont été spécifiquement conçues pour :

- fournir de l'information sur le Projet proposé pour engager un dialogue avec les communautés des Premières Nations locales et d'autres parties potentiellement intéressées et touchées
- recueillir des commentaires sur le Projet proposé de la part des dirigeants communautaires, des membres et des autres parties intéressées et touchées afin d'en tenir compte tout au long de la planification et de la conception du Projet
- discuter des possibilités de développement économique et d'emploi liées au Projet
- informer les membres de la communauté et les autres parties intéressées du projet et des activités proposées.

L'approvisionnement d'informations et la manière dont elles sont communiquées et partagées constituent le fondement d'un programme d'engagement efficace.

## 4.2 Méthodes d'engagement

Les méthodes de communication et de participation utilisées pour les activités du PEAP pour le Projet proposé comprenaient :

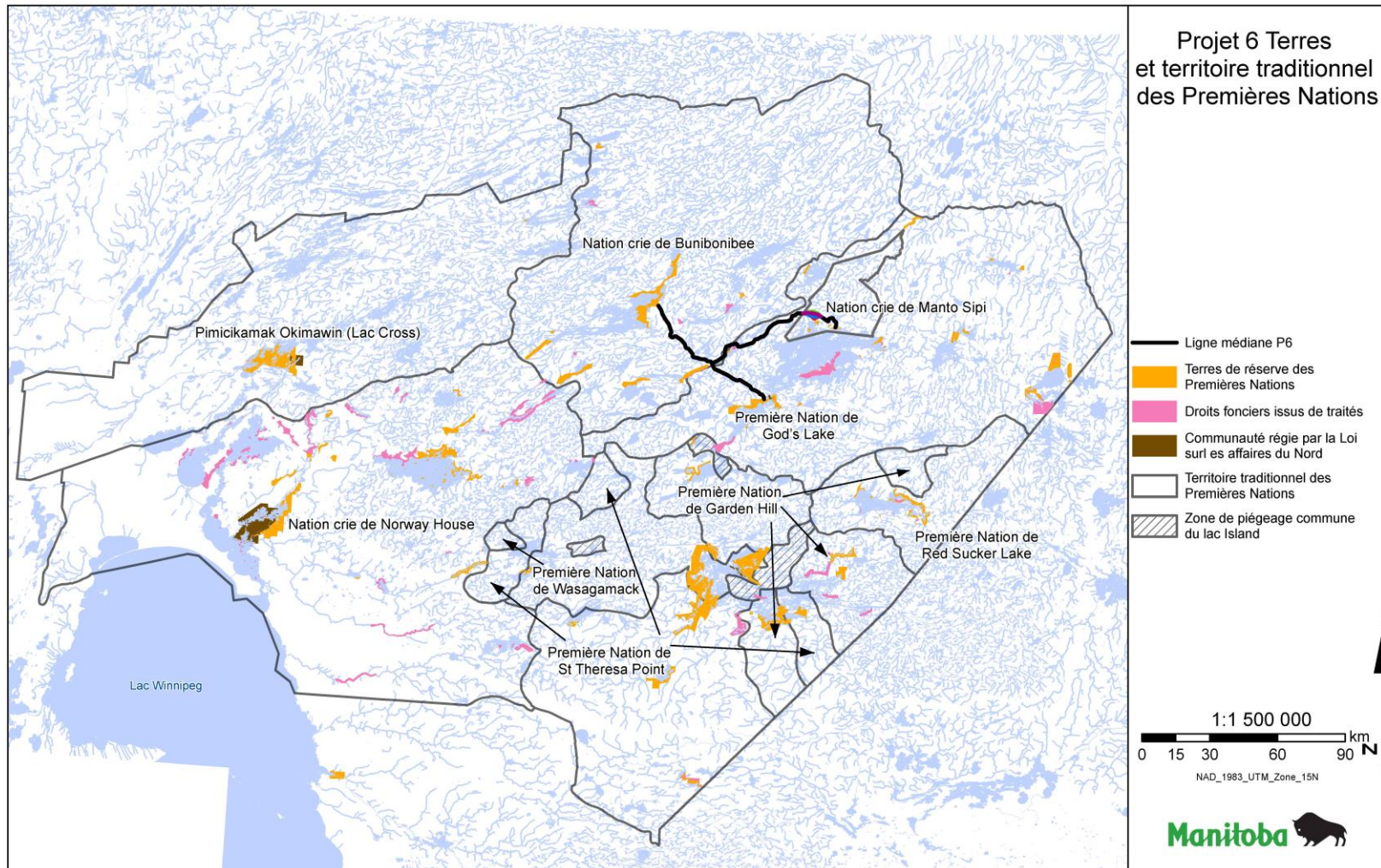
- des lettres d'invitation et de notification (envoyées par courrier, par courriel et par appels téléphoniques)

---

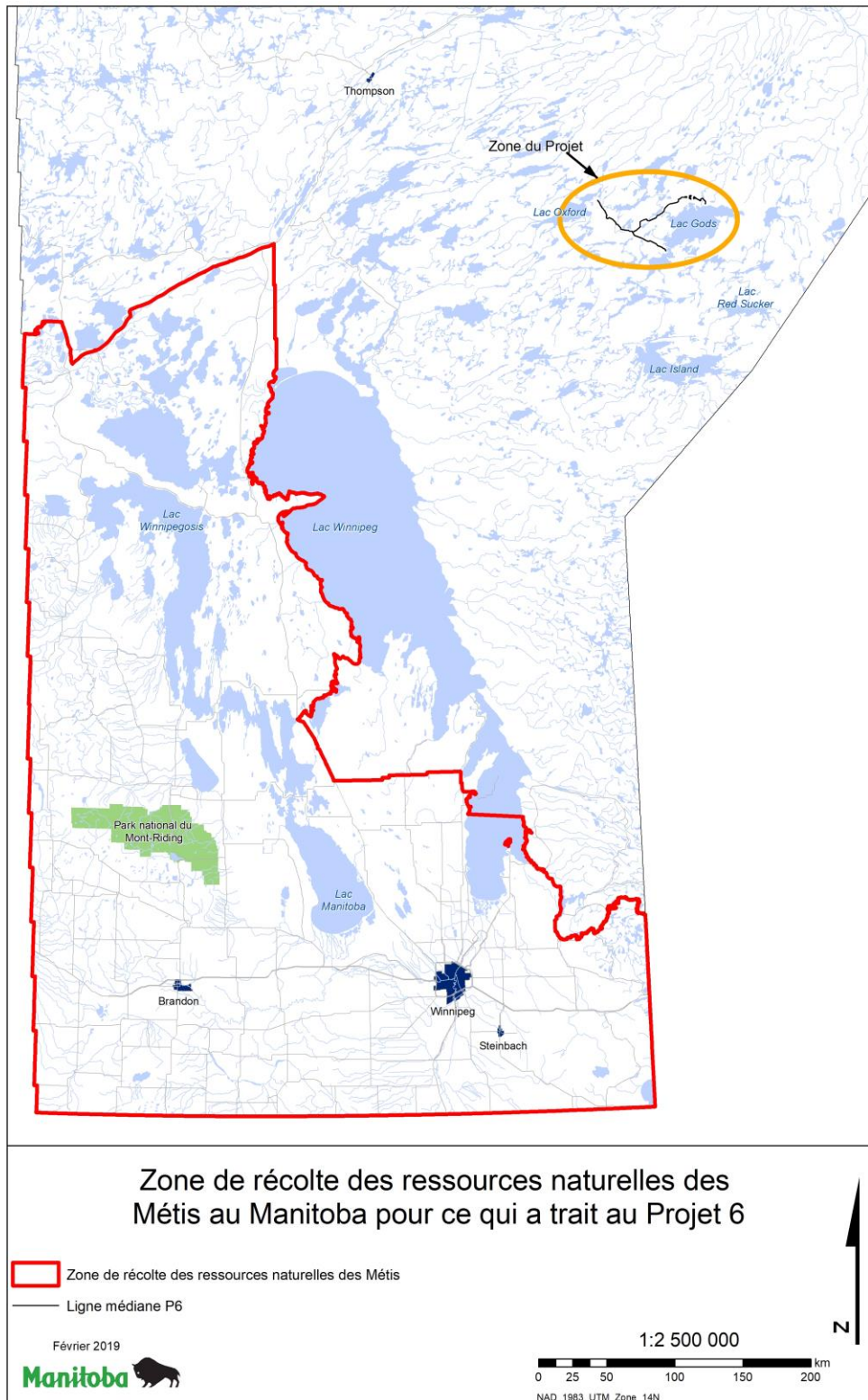
<sup>3</sup> L'ESRA a été dissoute et la gestion des projets routiers toutes saisons a été confiée à IM.

- des réunions en personne avec des auditoires ciblés (p. ex., direction autochtone et local, aînés, organismes gouvernementaux, intervenants)
- des réunions communautaires/journées portes ouvertes
- des journées portes ouvertes publiques
- des ressources imprimées (p. ex., bulletins d'information, fiches d'information, feuilles de commentaires, cartes et imprimés de présentation)
- des médias (p. ex., annonces publiques, publicités, mises à jour dans les bulletins d'information)
- des exercices traditionnels d'utilisation des terres (p. ex., ateliers, entrevues)
- l'utilisation de canaux de communication établis (p. ex., site Web d'IM, radio locale, adresse électronique d'IM, numéros de téléphone et de télécopieur)
- la participation des membres de la communauté à la collecte de données sur l'étude environnementale préliminaire

Carte 4 : Terres de réserve des Premières nations, droits fonciers issus de traités et territoires traditionnels des Premières Nations situés à proximité du Projet 6



**Carte 5 : Zone de récolte reconnue des Métis au Manitoba pour ce qui a trait au Projet 6**



### 4.3 Résumé de l'engagement avec les communautés directement touchées

Les communautés autochtones directement touchées sont la Nation crie de Manto Sipi, la Première Nation de God's Lake, la Nation crie de Bunibonabee et la communauté régie par la Loi sur les affaires du Nord de Gods Lake Narrows. La Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonabee et la Première Nation de God's Lake sont membres de Keewatin Tribal Council Inc. et sont signataires de l'Adhésion au Traité n° 5, conclu en 1909.

Six rondes d'engagement des peuples autochtones et des parties prenantes du Projet ont eu lieu. Les deux premières rondes (rondes 1 et 2) ont porté sur le plan d'ensemble pour la région à l'est du lac Winnipeg, tandis que la troisième ronde (ronde 3) visait à déterminer les tracés possibles de routes toutes saisons. Les trois dernières rondes (rondes 4, 5 et 6) ont porté sur le Projet proposé, réalisé dans le cadre du PEAP.

Les trois premières rondes ont été mises en œuvre en partenariat avec les communautés locales. Les deux premières rondes d'engagement étaient spécifiques au réseau routier toutes saisons dans son ensemble et axées sur l'échange d'informations suivant :

- 1<sup>re</sup> ronde (2009) - introduction à l'ESRA et à l'Étude du réseau de transport de grande région du secteur est du lac Winnipeg; intérêt confirmé pour une route toutes saisons et obtention d'informations sur les informations préliminaires et les options potentielles du réseau de routes
- 2<sup>e</sup> ronde (2010) - discussion sur la définition et l'évaluation des options de réseaux de routes préférentielles basée sur une évaluation technique et des suggestions reçues des parties prenantes de la première série et des informations sur les ST
- 3<sup>e</sup> ronde (de 2010 à 2016) - discussion sur le tracé routier privilégié dans le corridor confirmé lors de la deuxième ronde; obtenu des suggestions sur les informations préliminaires et les critères de conception initiaux, une discussion sur le tracé routier et de son raffinement

À la suite des trois premières rondes d'engagement, trois autres rondes (rondes 4, 5 et 6) d'engagement communautaire dans le cadre du Projet ont été mises en œuvre. Deux journées portes ouvertes axées sur le Projet ont eu lieu à Winnipeg pour mobiliser les membres de la communauté vivant à l'extérieur des réserves ainsi que les intervenants et le grand public. Les activités incluses dans les rondes 4, 5 et 6 étaient les suivantes :

- 4<sup>e</sup> ronde (de décembre 2016 à septembre 2017) - présentation du Projet aux communautés locales et aux autres parties intéressées ou touchées dans le cadre de l'évaluation environnementale; résumé des résultats de l'engagement communautaire antérieur; partage d'information sur le processus d'évaluation environnementale; communication des résultats de l'étude environnementale; discussion de l'évolution du tracé routier proposé en fonction de la rétroaction de la communauté; obtention de suggestions sur l'évaluation des CV qui devraient être incluses ou mises en évidence dans le processus
- 5<sup>e</sup> ronde (de mars 2017 à septembre 2017) - résumé des résultats de la 4<sup>e</sup> ronde; communication des résultats d'études environnementales supplémentaires; examen et discussion des effets potentiels du Projet et des mesures d'atténuation; obtention de rétroaction et de suggestions sur le processus d'évaluation environnementale et la sélection des CV

- 6<sup>e</sup> ronde (de novembre 2017 à février 2018) - résumé des résultats des 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> rondes; révision du tracé routier alternatif préféré; discussion des effets potentiels et des mesures d'atténuation préférées; obtention de rétroaction sur les questions précitées en mettant l'accent sur les mesures d'atténuation

Les activités d'engagement du Projet visaient à recueillir les commentaires de la communauté et des intervenants concernant les éléments clés du Projet tels que le tracé des routes, les ponts, les passages de cours d'eau et les carrières et les zones d'emprunt. Les activités de mobilisation comprenaient un examen des activités de construction, d'exploitation et d'entretien et des mesures d'atténuation proposées pour éviter ou réduire les effets environnementaux potentiels du Projet, ainsi que des opportunités de développement économique et d'emplois liés au Projet pour les communautés locales. Des activités de coordination de l'engagement ont été réalisées en partenariat avec les membres et les dirigeants.

Un résumé des commentaires reçus par les groupes autochtones et les intervenants au cours des activités d'engagement durant l'EE ainsi que les réponses d'IM pour chaque commentaire est fourni au **Tableau 3**.

**Tableau 3 : Résumé des questions clés, des commentaires reçus et des réponses**

Sujet	Questions clés et commentaires reçus	Réponse
<b>La Nation crie de Manto Sipi</b>		
But/avantages	La route toutes saisons est-elle juste pour relier les trois communautés et que se passe-t-il après le Projet 6? Quels sont les avantages et les inconvénients de la construction de la route? (Rondes 4, 5 et 6)	Le but du Projet est d'offrir un accès à longueur d'année à la Nation crie de Manto Sipi, à la Nation crie de Bunibonibee et à la Première Nation de God's Lake. Cela peut fournir des services et des ressources supplémentaires en raison de l'augmentation de la population. Les inconvénients seraient les effets environnementaux potentiels qui seront minimisés par la conception du Projet et les mesures d'atténuation. Le calendrier de raccordement à la route provinciale secondaire 373 (Projets P2 et P5) sera décidé par le gouvernement du Manitoba et n'est pas planifié à l'instant.

Sujet	Questions clés et commentaires reçus	Réponse
Tracé	Que se passe-t-il en ce qui concerne les quatre options du tracé près de la communauté? Un membre de la communauté voulait parler avec le chef et le conseil avant de fournir des commentaires sur les options du tracé. (Rondes 4, 5 et 6)	Au départ, la Nation crie de Manto Sipi voulait que la route suive la route d'hiver, mais après une enquête plus poussée, IM a confirmé que la route était basse et mouillée. IM a proposé l'option 4, qui se déplace à proximité d'une région DFIT et d'une revendication minière, et le chef et le conseil ont remis en question ce choix de route. Deux options supplémentaires ont été proposées par IM. Un survol a eu lieu en juin 2017 avec la Nation crie de Manto Sipi, leur consultant et l'IM pour examiner les quatre options. IM a fourni sa recommandation et a demandé la Nation crie de la Nation crie de Manto Sipi de confirmer son option préférée. IM a recommandé l'option 3, car elle semblait être la meilleure option, car elle serait relativement facile à construire et il y a suffisamment de matériaux le long de ce tracé et à proximité. Si l'une des deux options du tracé au nord est sélectionnée, une route d'accès devra être construite vers le sud et une carrière aménagée près des options au sud de tracé pour produire le matériau agrégé nécessaire à la construction de la route.
Échéancier	Quel est l'échéancier du Projet et quand une connexion à Thompson sera-t-elle établie? (Rondes 4, 5 et 6)	Le processus d'approbation devrait prendre deux ans et la conception détaillée devrait commencer en 2020. L'achèvement de l'EE ne garantit pas que le Projet sera construit. L'échéancier de la construction du Projet dépendra de la disponibilité du financement gouvernemental. Actuellement, IM se concentre sur la construction de projets qui ont reçu des approbations environnementales.
PEAP	Est-ce que seuls les chefs et les conseils participent au processus? (Rondes 4 et 5)	Le but de ces rencontres est d'informer les membres de la communauté au sujet du Projet et du processus d'évaluation environnementale afin d'obtenir l'apport de la communauté.
Déclassement	La route d'hiver restera-t-elle après le début de la construction de la route toutes saisons? (Rondes 4 et 5)	IM continuera de maintenir la route d'hiver de façon saisonnière lorsque le temps le permet. Lorsque la route toutes saisons est terminée et opérationnelle, les tronçons de la route d'hiver qui ne sont plus nécessaires seront bloqués d'accès autorisant une revégétalisation naturelle.
Route toutes saisons	Quel type de route sera-t-elle (voie unique, double voie, divisée, pavée)? (Rondes 4 et 5)	La route aura deux voies et sera non divisée avec une surface de gravier, un peu comme les routes numérotées non pavées au Manitoba.
Emploi	Qui construira et entretiendra la route? Quel genre d'emploi serait créé par le Projet et quel type d'éducation serait nécessaire pour obtenir ces emplois? (Rondes 4 et 5)	Les contrats seront des appels d'offres ouverts gagnés par le plus bas soumissionnaire. Les entrepreneurs locaux sont susceptibles d'avoir un avantage puisque leurs coûts seront plus bas. Il faudra également qu'un pourcentage de la valeur du contrat provienne de sources locales (p. ex., équipement, services ou emploi). Les emplois créés dans le cadre du Projet seraient généralement de l'exploitation de la main-d'œuvre ou de l'équipement, ce qui ne nécessite pas un niveau d'éducation particulier, mais peut nécessiter une formation spécialisée.

Sujet	Questions clés et commentaires reçus	Réponse
Lignes de piégeage	Le désir de maintenir l'accès aux lignes de piégeage que traverse la route. (Rondes 4 et 5)	Des études sur les ST ont été menées pour aider à éviter les secteurs préoccupants tels que les zones de chasse et de piégeage. Les trappeurs auront probablement un meilleur accès à leurs terrains de piégeage avec la route en place. L'empreinte du Projet aura peu d'effet sur la superficie totale des lignes de piégeage. IM travaillera avec les trappeurs afin que leurs pièges ne soient pas endommagés par la construction. Si des pièges actifs sont découverts, le travail s'arrêtera et le trappeur sera averti.
Utilisation des terres	Qui contrôlera l'accès aux ressources dans la région quand elles seront éventuellement reliées au réseau routier provincial? Un aîné a indiqué que les jeunes n'ont pas assez de connaissances sur l'importance de la terre pour prendre ces décisions. (Ronde 6)	La Loi sur la planification des terres traditionnelles et les aires protégées spéciales de l'East Side permet aux collectivités autochtones de préparer des plans d'utilisation des terres dans la région du sud-est du lac Winnipeg (des Premières Nations de Poplar River, de Pauingassi, de Little Grand Rapids et de Bloodvein River). Au cours des dix dernières années, la WNO a travaillé à de diverses initiatives de planification pour le côté est du lac Winnipeg, y compris l'élaboration de plans d'utilisation des terres traditionnelles. La Nation crie de Manto Sipi pourrait envisager la modification de la loi pour qu'elle s'applique à sa région et de développer un plan d'utilisation des terres qui donnerait à la communauté plus de contrôle sur l'utilisation des ressources sur son territoire traditionnel.
Planification	Pourquoi le défrichement exploratoire s'est-il arrêté là où il était? (Ronde 6)	Le défrichement exploratoire effectué par la Nation crie de Manto Sipi a été arrêté à la limite du district de la ligne de piégeage enregistré de la Première nation de God's Lake, car la Première Nation de God's Lake a le premier droit de refuser que le défrichement soit mené dans cette zone.
Opportunités économiques	La communauté aimerait recevoir des avantages du Projet, par exemple le contrat de construction provenant exclusivement de la communauté. (Ronde 6)	Dans le cadre de l'engagement d'IM envers les résidents locaux qui participent aux projets routiers toutes saisons du lac Winnipeg et qui en bénéficient, IM a exigé qu'un pourcentage minimum de chaque valeur contractuelle soit versé à la communauté autochtone locale soit par des travaux, des fournitures ou des prestations de service. Le pourcentage peut augmenter en fonction de la capacité de la communauté. La Nation crie de Manto Sipi aura la même possibilité de soumissionner pour les contrats de construction associés au Projet, mais elle ne bénéficiera pas d'un traitement préférentiel, comme les contrats à fournisseur unique.
Approbations réglementaires	Lorsque l'ESRA était en place, quel montant du processus d'approbation a été complété, quelles sont les approbations requises et qui conservera les études et l'évaluation environnementale pour que le Projet puisse démarrer dès que le financement sera disponible? (Ronde 6)	Les études préliminaires étaient principalement achevées et le processus d'évaluation environnementale avait déjà été lancé par l'ESRA. IM a des exemplaires des études préliminaires et est en train de rédiger l'EIE. Les chapitres terminés ont été fournis aux communautés et une copie du rapport d'EIE sera envoyée au chef et au conseil lorsqu'IM soumettra le document au gouvernement du Manitoba et du Canada. Certaines parties de l'EE peuvent devoir être mises à jour avant le début de la construction, selon le moment où elles commencent. Les approbations sont requises de la part de DDM en vertu de la Loi sur l'environnement et du gouvernement fédéral en vertu de la LCEE 2012.
Effets	La route toutes saisons affectera-t-elle l'eau et la terre? (Ronde 6)	IM prendra des mesures pour s'assurer qu'il n'y a pas d'effets significatifs sur la qualité de l'eau ou de poissons. Des ponceaux seront installés pour s'assurer que les modèles de drainage ne



Sujet	Questions clés et commentaires reçus	Réponse
		changent pas de façon significative. En ce qui concerne le terrain, IM permettra de dégager une zone de 60 m de large, qui est très petite surtout par rapport aux zones indiquées sur les cartes. Les effets du Projet sur l'eau et les terres ont été évalués dans le cadre de l'évaluation environnementale, de même que d'autres effets potentiels et documentés dans cette étude d'impact environnemental.
<b>La Nation crie de Bunibonibee</b>		
But/avantages	La communauté veut une route toutes saisons vers la RPS 373 (Projets 2 et 5), car le réchauffement climatique limite la durée d'ouverture des routes d'hiver. Le Projet 6 n'est pas considéré comme un avantage pour réduire le prix des biens et le coût de la vie sans ce lien. (Rondes 4 et 6)	L'objectif actuel est d'obtenir des approbations environnementales pour ce Projet, ce qui présente de nombreux avantages, notamment de meilleurs services et un meilleur accès pour les collectivités. On ne sait pas quand un lien avec la RPS 373 sera établi. Cela sera décidé par le gouvernement du Manitoba. IM a indiqué que le désir de la communauté d'avoir le lien avec la RPS 373 serait relayé à ses hauts fonctionnaires.
Opportunités économiques	Les opportunités économiques sont importantes pour la communauté et les peuples autochtones. (Ronde 4)	Dans le cadre de l'engagement d'IM envers les résidents locaux participant au Projet et bénéficiant de celui-ci, IM exige spécifiquement qu'un pourcentage des soumissions de construction soit fourni localement par l'intermédiaire de l'Initiative d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones du Manitoba (p. ex., équipement, services, emploi).
Échéancier	Quand l'EE a-t-elle débuté et combien de temps durera le processus d'évaluation environnementale? Quand commencera la construction de la route? Le processus semble long comparé à plusieurs autres projets antérieurs (p. ex., lignes de transport d'électricité North Central, mine de nickel). (Rondes 4, 5 et 6)	La législation et la réglementation gouvernementales sont différentes maintenant et plus strictes en termes de la protection de l'environnement. Le processus d'approbation devrait prendre environ deux ans pour terminer les études préliminaires (débutées en 2015), le processus d'engagement et soumettre l'EIE. La construction pourrait débuter en 2020 une fois que le Projet aura reçu les approbations environnementales du gouvernement et que la conception détaillée sera terminée (la date de début est maintenant estimée pour l'année 2030, selon le financement gouvernemental). Le Projet devrait prendre environ 8 ans à construire.
Échéancier	La communauté a rencontré des sociétés minières intéressées à se développer dans la région et qui peuvent construire la route en 1 an. Et si les trois communautés décidaient de faire une coentreprise pour construire la route? (Ronde 6)	Les sociétés minières ou la coentreprise seraient tenues de suivre le même processus d'approbation environnementale pour toutes les routes proposées, ce qui prendrait plusieurs années. Si la société minière ou la coentreprise veut financer la construction du Projet tel qu'il est actuellement proposé, la construction pourrait commencer dès que les approbations seront reçues et que la conception sera terminée.
Savoirs traditionnels	IM a-t-il un fichier contenant tous les engagements passés et les contributions de la communauté, en particulier	Des résumés des réunions ont été préparés pour certaines réunions consacrées à l'EE, mais il est peu probable qu'IM ait des dossiers sur tous les engagements précédents. Les ST de la communauté, qui sont confidentiels, se trouvent dans un rapport concis de l'étude

Sujet	Questions clés et commentaires reçus	Réponse
	les savoirs traditionnels? (ronde 4)	sur les ST ayant un résumé énumérant des commentaires pour chaque communauté, bien qu'il n'y ait pas de collecte d'informations spécifiques sur les commentaires individuels.
PEAP	Des réunions semblables auront-elles lieu avec la Première Nation de God's Lake et la Nation crie de Manto Sipi? Les jeunes devraient être plus impliqués dans le Projet (assister aux réunions). (Ronde 4)	Des réunions sont prévues avec ces autres communautés, y compris la communauté régie par la Loi sur les affaires du Nord. Au total, pour l'évaluation environnementale, IM prévoit trois réunions avec chacune des communautés reliées par le Projet. Pour la 6 <sup>e</sup> ronde, une présentation distincte a été préparée et une rencontre précisément pour les jeunes de la communauté a été demandée.
PEAP	Un résumé de ce que la communauté a dit lors de la réunion devrait être présenté aux prochaines réunions. (Ronde 4)	Une partie de l'objectif des réunions des 5 <sup>e</sup> et 6 <sup>e</sup> rondes consistait à communiquer ce qui avait été entendu lors de l'engagement précédent. Des diapositives PowerPoint et des scénarimages ont été préparés résumant ce qui a été entendu.
PEAP	Pourquoi IM collabore-t-il avec la MMF et pourquoi a-t-il son mot à dire sur l'approbation du Projet? (Rondes 5 et 6)	IM est exigé de s'engager auprès des groupes autochtones et du grand public susceptibles d'être intéressés par le Projet. L'Agence considère la MMF comme un groupe autochtone susceptible d'être touché par le Projet proposé.
PEAP	Des exemplaires de la présentation PowerPoint doivent être fournis et affichés sur le site Web. (Rondes 5 et 6)	Une copie des présentations des rondes 4 et 5 a été envoyée par courriel à la communauté et des copies papier ont été amenées à la 6 <sup>e</sup> ronde, tous les exemplaires étant également disponibles sur le site Web d'IM ( <a href="https://www.gov.mb.ca/mit/hpd/environment/meetings.html">https://www.gov.mb.ca/mit/hpd/environment/meetings.html</a> ).
PEAP	Certains membres de la communauté ont l'impression qu'on ne les écoute pas et que l'engagement qui est fait n'est qu'un exercice sur papier. (Ronde 6)	Les données fournies par les collectivités sont intégrées à la sélection du tracé et incluses dans le processus d'EE.
Lignes de piégeage	Le risque de perturbation des pièges et des activités de piégeage durant les activités de défrichage. Le trappeur devrait être identifié dans chaque zone de piégeage et des discussions devraient être tenues sur les animaux dans la zone de développement (avant la construction) et les mesures d'atténuation proposées. (Rondes 4 et 6)	Un projet de pont précédent, achevé en 2015, a perturbé la ligne d'un trappeur en endommageant de ses pièges. Le titulaire du terrain de piégeage a été indemnisé avec de nouveaux pièges et les procédures de construction ont été modifiées pour le Projet. Le travail sera arrêté lorsqu'un piège est rencontré, jusqu'à ce que des dispositions puissent être prises avec le trappeur pour le déplacer. IM continuera d'obtenir l'avis de la communauté et de travailler avec les communautés tout au long de la durée de vie du Projet.
Lignes de piégeage	Intéressé par les données qu'IM a concernant les lignes de piégeage	IM a obtenu des données sur les lignes de piégeage enregistrées traversées par le tracé de la route toutes saisons du Projet proposé par le DDM.

Sujet	Questions clés et commentaires reçus	Réponse
	traversées par la route. (Ronde 5)	
Terres humides	L'importance des zones humides en tant que filtres pour la santé environnementale a été soulignée. Lorsque les zones humides seront traversées par la route, elles ne devraient pas être perturbées ou détruites. (Ronde 4)	Le tracé de la route tente de rester sur les crêtes pour éviter les zones humides. Là où les terres humides sont traversées, des ponceaux d'égalisation seront installés et la route sera flottée en utilisant de grosses roches permettant à l'eau de s'écouler. Une étude est en cours pour confirmer que les ponceaux minimisent efficacement les effets potentiels.
Faune sauvage	Effet potentiel du Projet sur les voies de migration de la faune (caribou). (Ronde 4)	Il a été déclaré que la plupart des animaux sauvages, y compris les caribous, traverseraient la route.
CV de la faune	Le vison, la loutre, le pékan, le renard et le carcajou ont été identifiés par la communauté comme des CV potentiels de la faune. (Ronde 4)	Le castor et la martre ont été choisis comme espèces représentatives, car leur habitat peut être modélisé pour évaluer les effets et leurs habitats sont représentatifs des autres CV.
Études préliminaires	Intérêt pour la façon dont les études préliminaires sont menées et si des copies des rapports seront fournies au chef et au conseil ou mises à la disposition des membres de la communauté. (Ronde 5)	Chaque étude préliminaire (ST, faune, végétation, patrimoine, activités aquatiques) suit son propre protocole qui est résumé dans l'EIE. Les levés aériens sont effectués dans la ZER et le long du tracé de la route. Les habitats et les unités paysagères sont évalués pour déterminer les emplacements du travail sur le terrain. Les membres de la communauté ont participé aux études préliminaires du Projet. Des rapports ont été fournis au chef et au conseil et mis à la disposition de la communauté.
Poisson	Les effets potentiels de la route toutes saisons et des ponceaux sur le poisson et la fraie de poissons. (Rondes 5 et 6)	Les ponceaux seront en acier galvanisé pour prévenir la rouille et seront conçus et installés de manière à permettre le passage du poisson conformément aux lignes directrices du Manitoba concernant les passages de cours d'eau. Des études sur les ST ont été menées pour déterminer et éviter les zones de frai des poissons.
Castor	Les effets potentiels des castors sur les ponceaux et le drainage. (Ronde 5)	Le programme d'entretien de la route toutes saisons comprend l'élimination des obstacles tels que les barrages de castors et l'entretien du drainage.
Tracé	Pourquoi le Projet n'est-il pas construit le long de la ligne de transport d'électricité existante? (Ronde 5)	Les exigences d'acheminement (terrain) pour les routes sont très différentes des lignes de transport d'électricité et Manitoba Hydro ne voulait pas que la route soit si près de leur ligne de transmission.
Tracé	Comment le tracé de la route a-t-il été choisi? (Ronde 6)	Dans le cadre de l'Étude du réseau de transport de grande région en 2010, l'engagement avec les communautés a aidé à définir les grands corridors, qui ont ensuite été affinés en fonction des études sur les ST, des études environnementales préliminaires et des exigences techniques.

Sujet	Questions clés et commentaires reçus	Réponse
Accidents et défaillances	Les effets potentiels d'un déversement de carburant sur les routes de glace. (Ronde 5)	Des mesures d'atténuation seront en place pour prévenir les déversements, avec des précautions supplémentaires prises autour de l'eau. En cas de déversement, des procédures seront en place pour assurer le nettoyage du déversement.
Financement	Qui finance le Projet? (Ronde 6)	Actuellement, le Projet est financé par la province du Manitoba.
Planification	Quelles ont été les activités d'abattage des arbres précédentes et pourquoi ont-elles été réalisées avant la fin de l'EE? (Ronde 6)	Un défrichage exploratoire a été effectué pour faciliter les études géotechniques afin de faire avancer la conception du Projet et de confirmer le tracé à évaluer dans l'EE.
Approche	Qu'est-ce que l'évaluation environnementale? (Ronde 6)	IM examine et tente de comprendre comment le Projet interagira avec l'environnement (poisson, faune, végétation, etc.) et les conditions sociales, et quelles mesures d'atténuation sont nécessaires pour minimiser les effets.
Carrières	Pourquoi l'ESRA a-t-elle réclamé des crêtes de gravier et la Province acceptera-t-elle d'accommoder le concassage des Premières Nations en supprimant les réclamations sur les matériaux en gravier afin que la communauté bénéficie de la construction de routes? (Ronde 6)	Lorsque les corridors de la route toutes saisons ont été identifiés, la ESRA a retiré tous les droits d'extraction de carrières le long de l'emprise routière afin d'empêcher d'autres projets de l'utiliser. La roche de l'emprise routière sera utilisée pour construire la route lorsque cela est possible.
Approbations réglementaires	Est-ce que le ministère des Pêches et des Océans a le pouvoir d'arrêter ce Projet s'il n'accorde pas son approbation? (Ronde 6)	L'approbation du ministère des Pêches et des Océans sera requise pour les principaux franchissements de cours d'eau et probablement pour les ponceaux qui traversent les plus petits plans d'eau poissonneux.
Application de la loi	Comment empêcher la consommation de drogues et d'alcool dans la communauté, la chasse illégale, les excès de vitesse, les collisions avec les animaux et les conducteurs qui polluent l'environnement? (Ronde 6)	La plupart de ces sujets sont des éléments d'application de la loi qui doivent être discutés entre le chef et le conseil, la GRC et le DDM, sauf que le rôle d'IM est de concevoir et de construire la route de manière à minimiser les effets sur l'environnement, tels que fournir des lignes de visibilité afin de réduire les collisions avec des animaux, qui ont été évalués dans l'EE.
Changement climatique	Avec le réchauffement climatique, il y a moins de temps que les routes d'hiver peuvent être utilisées. Le changement climatique fait-il partie de l'évaluation? À quel temps les routes d'hiver ne seront-elles plus une option? (Ronde 6)	Le changement climatique a été pris en compte. Le Projet proposé peut être considéré comme une mesure d'atténuation aux effets du changement climatique sur les besoins de transport des communautés locales.

Sujet	Questions clés et commentaires reçus	Réponse
Construction	Comment construisez-vous une route sur une fondrière de mousse? (Ronde 6)	Un tissu géotextile est placé sur la fondrière de mousse suivi de la roche pour former la base de la route. Ceux-ci couleront partiellement dans la fondrière de mousse jusqu'à un point où il est soutenu (flotté) et ensuite la route est construite sur cette base.
Construction	Qu'arrivera-t-il au bois de cordage provenant du défrichage? (Ronde 6)	Le bois marchand (qui pourrait être utilisé comme bois de chauffage ou bois de charpente) sera mis à la disposition de la communauté.
Atténuation	Que signifie l'atténuation « Restreindre la chasse dans les zones de contrats de construction »? (Ronde 6)	La chasse ne sera pas autorisée dans les zones de construction actives et les travailleurs de la construction ne seront pas autorisés à avoir des armes dans les camps de construction, ce qui est également une mesure de sécurité.
<b>La Première Nation de God's Lake</b>		
Tracé	Quand et pourquoi le tracé entre Gods Lake et l'intersection a-t-il changé par rapport au tracé de février 2016? (Ronde 4)	Le tracé original était basé sur Lidar et essayait de trouver un terrain élevé. Les réalignements ont eu lieu après cela en fonction des commentaires de la communauté. Le tracé de février 2016 a ensuite été révisé en juin 2016 après un survol aérien en raison d'inquiétudes archéologiques et techniques (terrain humide) (étiquetées en octobre 2016).
Tracé	Les révisions du tracé de juin 2016 exigeront-elles des contrats de compensation supplémentaires et des études préliminaires, et cela prolongera-t-il le processus de l'EE? (Ronde 4)	Il peut y avoir quelques contrats de compensation pour permettre de futurs travaux géotechniques. Le tracé d'octobre 2016 a été déplacé vers un terrain plus élevé sans autre passage d'eau et les études préliminaires incluaient la zone du tracé réaligné, de sorte qu'aucune étude additionnelle n'est requise et que le calendrier du processus de l'EE ne sera donc pas affecté.
Tracé	Qu'arrivera-t-il aux zones défrichées pour l'exploration routière qui ont été réalignées? (Ronde 4)	Ces zones, semblables à certaines voies d'accès temporaires, n'ont pas été arrachées lorsqu'elles ont été défrichées, de sorte que la végétation se rétablira à partir des racines et des graines qui restent dans le sol.
Tracé	Un aîné a noté une petite partie du tracé proposé qui traverse sa ligne de piégeage. Il voulait savoir comment cela pourrait affecter la ligne de piégeage et si le tracé pouvait être révisé. (Ronde 5)	IM a discuté de la demande avec le chef et le conseil et attend leur approbation pour procéder à la révision du tracé.
Tracé	La carte montre le tracé près du lac Gods, pourquoi ne pas éloigner la route du lac? (Ronde 6)	Le tracé a été déterminé en fonction de considérations communautaires, environnementales et techniques et a tenté de trouver le meilleur endroit pour localiser la route.
Opportunités économiques	Est-ce qu'IM peut approuver l'obtention de contrats de construction pour les collectivités des Premières Nations? (Ronde 4)	IM ne peut pas approuver cela du point de vue du Projet, mais les communautés peuvent faire une demande au Manitoba. Dans le cadre de l'engagement d'IM envers les résidents locaux qui participent au Projet et en bénéficient, IM exige spécifiquement qu'un pourcentage des soumissions de construction provienne de sources locales (p. ex., équipement, services, emploi).

Sujet	Questions clés et commentaires reçus	Réponse
PEAP	Les jeunes devraient être plus impliqués dans le Projet et spécifiquement invités à assister aux réunions. (Rondes 4 et 5)	Pour la 6 <sup>e</sup> ronde, une présentation distincte a été préparée et une rencontre spécifique pour les jeunes de la communauté a été demandée.
Carrières	L'emplacement des carrières et des zones d'emprunt doit être discuté avec le chef et le conseil. Quels types de matériaux seront utilisés et le dynamitage sera-t-il nécessaire? (Ronde 4)	Les carrières et les zones d'emprunt seraient déterminées après des études géotechniques (et une évaluation géochimique). IM rencontrera les communautés pour identifier les zones situées en dehors de l'emprise routière. Les matériaux comprendront généralement de l'argile, des granulats et de la roche, avec le dynamitage étant probablement nécessaire pour la roche.
Ponceaux	Les effets potentiels des ponceaux sur les débits et les niveaux d'eau, en particulier le débordement sur la route lors des inondations printanières et des fortes pluies en particulier. (Ronde 4)	Les conditions de l'eau de surface et de l'eau souterraine sont prises en compte pour la conception des ponceaux requis pour le Projet.
CV	Les espèces généralement chassées comprennent l'oiseau, l'orignal et le caribou. (Ronde 4)	Ces espèces ont été identifiées comme des CV qui ont été évaluées dans l'EE et documentées dans cette EIE.
Peuples autochtones	Les effets potentiels du Projet sur la communauté, en particulier liés aux drogues et à l'alcool et au développement des ressources locales sans bénéfices économiques pour la communauté (p. ex., camps de pêche américains). (Ronde 5)	Les effets du Projet sur les peuples autochtones ont été évalués dans le cadre de l'EE et documentés dans cette EIE.

Sujet	Questions clés et commentaires reçus	Réponse
Faune	Les effets potentiels du Projet sur la faune. Certains ont indiqué que la population d'originaux diminue potentiellement à cause du défrichement. D'autres ont indiqué que la route n'affectera pas les animaux et qu'ils retourneront dans la zone une fois la construction terminée. (Ronde 5)	Les effets du Projet sur l'original et d'autres animaux sauvages liés au défrichement ont été évalués dans le cadre de l'EE, de même que d'autres effets potentiels et documentés dans cette EIE.
Échéancier	Quand la construction du Projet commencera-t-elle? (Ronde 6)	IM prévoit recevoir des approbations en 2019, après quoi une conception détaillée est requise avant que la construction puisse commencer. Comme il y a eu une réduction du budget disponible pour les routes du côté est, la construction du Projet devrait commencer en 2030. Cependant, si un financement supplémentaire (p. ex., du gouvernement fédéral) devient disponible, le Projet pourrait commencer plus tôt.
Entretien	Les ponceaux ont tendance à se boucher, alors qui entretiendra la route après la construction et qui financera l'entretien. (Ronde 6)	L'entretien sera entièrement financé par IM, à moins que d'autres contributions ne soient reçues. L'entretien comprendra des travaux de nettoyage des ponceaux afin d'éviter les inondations en amont et les emprises de ponceaux. Les ponceaux seront également conçus pour accommoder des débits plus élevés.
Carburant	Y aura-t-il un emplacement de ravitaillement central pendant la construction? (Ronde 6)	Le carburant sera stocké dans les aires de déchargements sur les chantiers dans des réservoirs (généralement de 50 000 L). IM peut obtenir du carburant auprès des communautés locales lorsqu'elles se trouvent à proximité des communautés.
Atténuation	Qu'est-ce que l'atténuation « Restreindre la chasse pendant la construction » signifie et s'appliquera-t-elle aux membres de la communauté? (Ronde 6)	IM ne permettra pas aux entrepreneurs ou aux membres de la communauté qui travaillent sur le chantier de construction d'amener des fusils au travail ou de chasser près du chantier de construction (question de sécurité). Les membres de la communauté ont le droit de chasser ailleurs lorsqu'ils ne travaillent pas.
Atténuation	Qu'est-ce que l'atténuation « accès bloqué » signifie? (Ronde 6)	IM enlèvera les voies d'accès temporaires (p. ex., aux carrières, aux zones d'emprunt) après la construction en enlevant la route et en plaçant des blocs à l'entrée des carrières qui seront conservées pour l'entretien afin de réduire l'accès accru à ces zones.
Atténuation	Que signifie l'atténuation « planter des espèces indigènes »? (Ronde 6)	IM revégétalisera les zones perturbées en utilisant des espèces végétales locales de plantes poussant dans la zone du Projet (plantes adaptées à la région).
Régions écologiquement vulnérables	Un aîné a indiqué que les plantes médicinales sont rares et ne poussent que dans certaines zones de fondrière de mousse, de sorte qu'elles ne devraient pas être détruites. (Ronde 6)	Des études sur les ST ont été réalisées avec les communautés pour identifier les zones de collecte de plantes médicinales et la route toutes saisons évitera les zones connues et maintiendra un tampon autour de ces sites. La route toutes saisons doit être construite sur des terrains plus élevés et plus secs et évitera beaucoup de ces zones.

Sujet	Questions clés et commentaires reçus	Réponse
Régions écologiquement vulnérables	Chaque année, une quête traditionnelle en canot se déroule du lac Gods à Bunibonibee. (Ronde 6)	Des études sur les ST ont été réalisées avec les communautés afin d'identifier les routes de voyage et IM travaillera avec les communautés pour accommoder des portages à des points de passage clés.
Carrières	Est-ce que beaucoup de carrières seront nécessaires pour fournir la roche pour la construction de la route? (Ronde 6)	Le tracé est situé sur la roche dans la mesure du possible afin de minimiser l'empreinte du Projet et la route sera construite avec cette roche en utilisant un processus de coupe et de remplissage. Des roches supplémentaires seront encore nécessaires, mais IM tentera de minimiser l'empreinte et les effets de ces carrières supplémentaires.
<b>La communauté régie par la Loi sur les affaires du Nord de Gods Lake Narrows</b>		
Échéancier	Y aura-t-il des activités de construction durant l'hiver 2017-2018? (Ronde 4)	La construction ne commencera qu'après la réception des approbations et la conception détaillée qui devrait commencer en 2020. Il y aura peut-être un chemin de 10 m de large cet hiver pour les travaux d'exploration avant la construction.
Échéancier	Il a été noté que de relier les communautés est une bonne idée, mais aussi le désir de voir la construction de la route se faire plus tôt et que peut-être les compagnies minières pourraient être en mesure d'accélérer l'échéancier? (Ronde 6)	IM prévoit recevoir des approbations en 2019, après quoi une conception détaillée est requise avant que la construction puisse commencer. Comme il y a eu une réduction du budget disponible pour les routes du côté est, la construction du Projet devrait commencer en 2030. Cependant, si des fonds supplémentaires sont disponibles, le Projet pourrait commencer plus tôt.
Original	Il a été noté que les lacs Touchwood et Knife constituent un habitat important pour l'original et qu'il y a beaucoup de chasse à l'original aux lacs Bayly, Gods et Fishing Eagle. (Ronde 4)	Ces emplacements ont été notés et les effets potentiels du Projet sur l'original et son habitat important ont été évalués dans le cadre de l'EE et documentés dans cette EIE.
Route toutes saisons	La sécurité doit être une considération; la route devrait être bien construite pour éviter les accidents et les collisions. (Ronde 4)	La route aura deux voies et sera non divisée avec une surface de gravier, un peu comme les routes numérotées non pavées au Manitoba, avec des critères de conception appropriés.
PEAP	Les jeunes devraient être plus impliqués dans le Projet avec d'autres moyens d'engagement et de rétroaction. (Ronde 4)	Pour la 6 <sup>e</sup> ronde, une présentation distincte a été préparée et une rencontre précisément pour les jeunes de la communauté a été demandée.
But	Il serait souhaitable de voir une route permanente entre les communautés d'Oxford House, de Gods Lake Narrows, de Gods River et du lac Island en premier lieu	Le but du Projet est d'offrir un accès à longueur d'année à la Nation crie de Manto Sipi, à la Nation crie de Bunibonibee et à la Première Nation de God's Lake. Le moment de raccordement à la route provinciale 373 (Projet P5) sera décidé par le gouvernement du Manitoba et n'est pas en train d'être planifié actuellement.



Sujet	Questions clés et commentaires reçus	Réponse
	pour offrir un accès plus facile, plus sûr et plus rapide à ces communautés voisines. Le raccordement à la route provinciale 373 devrait avoir lieu après l'accès intercommunautaire. (Ronde 4)	
Accès	Les effets potentiels d'un accès accru du public à des zones et des ressources naturelles auparavant inaccessibles (p. ex., pêche, moules zébrées). (Ronde 4)	Les effets de l'accès accru sur les ressources naturelles ont été évalués dans le cadre de l'EE et documentés dans cette EIE.
Emploi	Le Projet fournira des emplois dont nos communautés locales et avoisinantes ont grandement besoin, ce qui rendra notre vie plus facile et plus sécuritaire. (Ronde 4)	Dans le cadre de l'engagement d'IM envers les résidents locaux qui participent au Projet et en bénéficient, IM exige spécifiquement qu'un pourcentage des soumissions de construction provienne de sources locales (p. ex., équipement, services, emploi).
Lignes de piégeage	Un intérêt pour la route toutes saisons traversant les lignes de piégeage. (Ronde 5)	Les lignes de piégeage seront respectées pendant le défrichement et la construction. IM travaillera avec les trappeurs afin que leurs pièges ne soient pas endommagés par la construction. Si des pièges actifs sont découverts, le travail s'arrêtera et le trappeur sera averti. L'accès sera maintenu aux lignes de piégeage et aux sentiers pendant la construction et les passages de sentiers seront conçus pour maintenir l'accès et les sentiers des trappeurs.
Ponceaux	Potentiel d'inondation aux passages de ruisseau. (Ronde 5)	Des ponceaux seront installés aux passages de ruisseaux pour maintenir le débit, et les ponceaux seront périodiquement nettoyés dans le cadre du programme d'entretien.
Route toutes saisons	Comment la route sera-t-elle construite et peut-elle être pavée? (Ronde 5)	La conception finale n'a pas été complétée, mais elle aura généralement une base de grosses roches avec des roches de taille décroissante dans chaque couche posée par-dessus jusqu'à une surface de gravier. C'est trop coûteux de revêtir la route.
Faune	Un membre de la communauté a indiqué que les animaux s'habituent aux changements et s'adaptent au bruit et aux personnes. Les animaux, en particulier le castor et le renard, sont retournés dans la zone autour de l'aéroport après la construction et ne semblent pas être dérangés par les avions. (Ronde 5)	Les effets du Projet sur la faune, en particulier les perturbations sensorielles, ont été évalués dans le cadre de l'EE et documentés dans la présente EIE.
Site de nidification	On a déclaré que les grues nichent chaque année à l'extrémité est du lac Gods,	Les effets du Projet sur la nidification des oiseaux ont été évalués dans le cadre de l'EE et documentés dans cette EIE.

Sujet	Questions clés et commentaires reçus	Réponse
	de sorte que cette zone devrait être évitée pendant la saison de nidification. (Ronde 5)	
Atténuation	Il a été indiqué qu'IM avait fait un bon travail en identifiant les effets potentiels et les mesures d'atténuation. (Ronde 6)	Les détails des mesures d'atténuation proposées seront fournis dans l'EIE.

Des informations et des détails supplémentaires sur le PEAP du Projet sont fournis au **Chapitre 5** de l'étude d'impact environnemental du Projet 6 - route toutes saisons reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake ainsi qu'à l'**Annexe A**.

#### 4.4 Résumé de l'engagement du public, des autres groupes autochtones et du gouvernement

Dans le cadre de l'EE du Projet proposé, deux journées portes ouvertes ont eu lieu à Winnipeg pour mobiliser les membres de la communauté vivant à l'extérieur des réserves ainsi que les groupes d'intervenants et le grand public. La première journée portes ouvertes, tenue le 17 mai 2017, combinait les 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> rondes (**Section 4.3**) de l'engagement tenu avec les communautés directement touchées. La deuxième journée portes ouvertes, tenue le 22 novembre 2017, correspondait à la 6<sup>e</sup> ronde (**Section 4.3**) de l'engagement tenu avec les communautés directement touchées.

Les lignes directrices de l'Agence pour le Projet identifiaient les communautés de la Nation crie de Norway House, de la bande indienne de Cross Lake/Pimicikamak Okimawin, de la Première Nation de Garden Hill, de la Première Nation de Red Sucker Lake, de la Première Nation de St. Theresa Point, de la Première Nation de Wasagamack et la MMF comme des groupes auxquels IM devrait donner une occasion spécifique de faire part de son avis sur le Projet. Les zones figurant dans le territoire traditionnel des Premières Nations concernées par la zone du Projet sont illustrées à la Carte 4. La zone de récolte des Métis est illustrée par rapport à la zone du Projet à la Carte 5.

Les Premières Nations de Wasagamack, de Garden Hill, de St. Theresa Point et de Red Sucker sont membres d'Island Lake Tribal Council Inc. et ont signé l'Adhésion au Traité en 1909. La Nation crie de Norway House et la bande indienne de Cross Lake (Pimicikamak Okimawin) ne sont affiliées à aucun conseil tribal et ont signé l'Adhésion au Traité en 1908. La Nation crie de Norway House et la bande indienne de Cross Lake (Pimicikamak Okimawin) sont également signataires de la Convention sur l'inondation des terres du Nord (1977) avec les gouvernements du Manitoba et du Canada et Manitoba Hydro en tant que membres du Comité des inondations dans le Nord. La Manitoba Metis Federation (MMF) n'est signataire d'aucun traité, mais représente les Métis du Manitoba depuis sa création en 1967.

Les droits territoriaux des Métis sont reconnus par l'article 31 de la Loi de 1870 sur le Manitoba (1870) et, en 2012, la MMF a signé l'entente sur les droits de récolte des Métis avec la Province du Manitoba.

IM a informé chacun de ces groupes de l'EIE et a déployé des efforts pour les mobiliser davantage et recevoir leurs avis sur le Projet et l'EE en les invitant spécifiquement à identifier et décrire les effets potentiels du Projet sur l'environnement et sur leur communauté. À l'exception d'une lettre reçue du MMF, aucune autre communauté n'a répondu à la sollicitation précise envoyée par IM en qualité de promoteur du projet.

Pour mobiliser davantage les communautés et se conformer aux exigences des lignes directrices, IM a envoyé le 24 juillet 2018 des copies de l'EIE et des rapports applicables issus de l'étude environnementale préliminaire à chacune de ces communautés pour qu'elles les étudient et fassent des commentaires dans le cadre du processus d'examen de conformité de l'Agence. Le 21 août 2018, IM a envoyé des lettres à ces communautés afin de les informer que le dossier d'engagement relatif à l'EIE consacrée au Projet était consultable sur le site Web de l'IM. Le 27 août 2018, l'IM a reçu de l'Agence des commentaires sur la conformité. IM a révisé l'EIE là où cela était nécessaire et envoie actuellement les sections révisées de l'EIE à l'Agence et à chacune de ces communautés pour qu'elles puissent les examiner et faire des commentaires pendant les périodes de consultation publique officielle des gouvernements fédéral et provincial concernant le Projet.

L'engagement de représentants des gouvernements fédéral et provincial pertinents pour l'ESTI, et notamment pour le Projet proposé, est en cours depuis des années. IM est en contact étroit avec le personnel de plusieurs directions de Développement durable Manitoba (DDM). Le 26 août 2014, le personnel d'IM a rencontré des représentants de DDM, de la Direction des autorisations environnementales, de l'Agence et des membres du Comité consultatif technique (CCT) provincial-fédéral.

Les membres provinciaux du CCT représentaient des directions de la DDM spécialistes de la faune sauvage, des régions désignées protégées et des licences et permis relatifs aux ressources hydriques. Les ministères fédéraux représentés au sein du CCT étaient Environnement et Changement climatique Canada, Santé Canada, Services aux Autochtones Canada, le ministère des Pêches et des Océans et Transports Canada. Même la réunion était axée sur le Projet P4, le Projet proposé a été présenté dans le contexte plus large de l'ESTI. Les représentants du gouvernement ont donné des renseignements sur l'échéancier du processus d'EE, les politiques et les exigences probables en matière d'information.

Plusieurs réunions et ateliers ont également eu lieu avec la Direction de la faune de DDM entre 2011 et 2017. Ces activités portaient sur la surveillance de la faune et des caribous relativement au Projet proposé et sur tout le côté est du lac Winnipeg et visaient d'une part à obtenir des suggestions concernant le Programme de surveillance de la faune sauvage et à l'ajuster en conséquence, et d'autre part à satisfaire les exigences provinciales en matière de permis pour ce qui a trait aux espèces en péril.

Deux réunions ont eu lieu avec l'équipe de gestion intégrée de la ressource de la région du nord-est pour présenter le Projet et en débattre. Une présentation a été faite le 12 octobre 2015 pour faire le point sur

l'ESTI et pour discuter de la collecte et la surveillance de données environnementales de référence. Une deuxième présentation a eu lieu le 22 janvier 2018 pour faire le point sur l'ESTI et discuter de la collecte et la surveillance des données particulières au Projet proposé et à l'EIE.

IM a également reçu des commentaires de ministères fédéraux et provinciaux après que ces ministères ont examiné la Description du Projet, le document établissant la portée de l'EE et les lignes directrices de l'Agence. Dans le cadre de l'examen du Projet mené par le gouvernement fédéral en vertu de la LCEE 2012, l'Agence a sollicité du public et des groupes autochtones des commentaires sur la Description du Projet et les effets potentiels du Projet sur l'environnement, du 13 juin au 4 juillet 2017. De plus, du 28 juillet au 28 août 2017, l'Agence a demandé au public et aux groupes autochtones des commentaires sur la version provisoire des directives concernant l'EIE.

IM a demandé une copie des commentaires reçus par l'Agence afin de mieux comprendre les intérêts des intervenants. La Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Norway House, la bande indienne de Cross Lake/Pimicikamak Okimawin et la MMF ont chacune répondu à l'Agence en définissant leurs intérêts relativement au Projet. Des résumés des commentaires reçus en réponse aux sollicitations de l'Agence sont présentés dans les sous-sections qui suivent.

Comme suite à la demande de commentaires sur le Projet reçue de l'Agence, la MMF, la bande indienne de Cross Lake/Pimicikamak Okimawin et la Nation crie de Manto Sipi ont fait savoir au gouvernement du Manitoba qu'elles étaient intéressées à participer au processus de consultation entre la Couronne et les collectivités autochtones organisé par le Manitoba pour le Projet. Au Manitoba, ce processus se mène séparément de l'EE, mais l'information pertinente est partagée entre les deux processus pour alimenter les décisions liées à la délivrance de permis. La Première Nation de Garden Hill a également demandé à rencontrer le personnel d'IM pour discuter du Projet et des processus d'EE.

**Tableau 4 : Résumé des principales questions et des principaux commentaires reçus, avec les réponses correspondantes**

Sujet	Questions et commentaires reçus	Réponse
<b>Norway House</b>		
Futures routes toutes saisons	Les futurs projets routiers toutes saisons relevant de l'Initiative de transport du côté est du lac Winnipeg toucheront la Nation crie de Norway House.	Les futurs tronçons de route relevant de l'ESTI dépassent la portée de cette EIE. Les réductions du financement provincial pour les projets routiers toutes saisons du côté est du lac Winnipeg ont mis en suspens la planification de projets à venir. Si des fonds deviennent disponibles pour des routes toutes saisons supplémentaires, des études préliminaires et des EE s'imposeront pour décrire et évaluer les effets, comme le prévoient la LCEE 2012 et la Loi sur l'environnement.

Sujet	Questions et commentaires reçus	Réponse
Passages de cours d'eau	Les ponts et les ponceaux prévus dans le Projet proposé peuvent influencer sur le débit des ruisseaux et rivières situés dans la zone de gestion de la ressource de Norway House qui se jettent dans le bassin versant de la rivière Hayes.	Les ponts et les ponceaux seront conçus de manière à assurer une protection contre les inondations à récurrence de 50 ans, et des mesures de contrôle des sédiments et de l'érosion seront mises en œuvre pour minimiser les effets néfastes possibles sur la qualité de l'eau pendant la construction et l'exploitation. Les ponceaux feront l'objet d'un entretien et d'un nettoyage réguliers pour veiller à préserver l'écoulement et le passage du poisson. L'évaluation des effets potentiels sur l'eau de surface, y compris les traversées d'eau, et les mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets sont présentées à la <b>Section 5.3.4.1.</b>
Circulation	Effets potentiels sur la zone de gestion de la ressource de Norway House et les membres de la circulation accrue sur la RPS 373 et la route d'hiver pour le transport des fournitures et de l'équipement nécessaires à la construction et à l'exploitation.	Les matériaux nécessaires au Projet seront obtenus dans la zone du Projet (agrégats et emprunt) ou fabriqués dans un grand centre (ponceaux et éléments de pont). Pendant la construction, on ne prévoit aucune hausse importante de la circulation sur la route d'hiver par rapport aux niveaux actuels. Les gros engins utilisés par les communautés locales pour aménager la route d'hiver chaque année peuvent également servir à construire le Projet, ce qui limitera davantage la hausse de circulation possible sur la route d'hiver. La circulation sur la route d'hiver pendant l'exploitation du Projet ne sera pas différente des niveaux actuels. L'évaluation des effets potentiels sur la santé humaine et la sécurité pendant la construction et l'exploitation ainsi que les mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets sont présentées à la <b>Section 5.3.9.5.</b>
Accidents et défaillances	Il est prévu que les carburants utilisés pour la construction, les explosifs et d'autres produits dangereux seront transportés jusqu'à la zone du Projet en utilisant le réseau routier existant, avec le risque que des déversements se produisent ou que des produits soient laissés sur place si l'état des routes se détériore avant la livraison des produits à leur destination.	Le transport et la manutention des marchandises dangereuses se feront conformément à la législation applicable et des mesures d'atténuation seront en place pour éviter les déversements, avec une attention et des précautions particulières près des plans d'eau. En cas de déversement, des procédures seront en place pour assurer le nettoyage. Les matériaux et l'équipement utilisés pour le Projet ainsi que les installations temporaires et les aires de travail seront situés dans un rayon de 500 m de l'emprise routière du Projet, à l'écart de la zone de gestion de la ressource de Norway House. Les procédures à suivre en cas d'accidents et de défaillances sont présentées à la <b>Section 5.5.</b>
Ressources naturelles	Effets potentiels sur la zone de gestion de la ressource de Norway House et ses membres des effets sur les ressources (poisson et habitat du poisson, frai, terres humides, plantes médicinales traditionnelles, caribou, orignal, loup, autre gibier et animaux à fourrure, etc.).	Le Projet n'est pas situé dans la zone de gestion de la ressource de Norway House et se limite aux territoires traditionnels de la Nation crie de Bunibonibee, de la Nation crie de Manto Sipi et de la Première Nation de God's Lake. Des mesures d'atténuation seront mises en œuvre pour minimiser les effets sur les CV, maintenir les voies de déplacement actuelles et limiter le nouvel accès au-delà de l'empreinte du Projet.

Sujet	Questions et commentaires reçus	Réponse
		L'évaluation des effets potentiels sur le poisson et l'habitat du poisson ainsi que les mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets sont présentées aux <b>Sections 5.3.6.1 et 5.3.6.2</b> . L'évaluation des effets potentiels sur les terres humides et les mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets sont présentées à la <b>Section 5.3.5.1</b> . L'évaluation des effets potentiels sur les espèces végétales identifiées comme ayant une valeur nutritive et une valeur culturelle pour les communautés locales (à des fins alimentaires, médicinales et de bois de chauffage) et les mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets sont présentées à la <b>Section 5.3.9.1</b> . L'évaluation des effets potentiels sur le caribou, l'original, le loup et d'autres espèces de gros gibier ou d'animaux à fourrure ainsi que les mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets sont présentées aux <b>Sections 5.3.5.2.1 et 5.3.5.2.2</b> .
<b>Pimicikamak Okimawin</b>		
Ressources naturelles	Diminution potentielle des populations de poissons, d'espèces aquatiques, d'oiseaux migrateurs, de gibier, d'animaux à fourrure dans le territoire Pimicikamak en raison d'une hausse de la récolte par des membres non Pimicikamak sur le territoire Pimicikamak et d'une augmentation de la récolte dans des zones relevant du Traité n° 5 qui sont liées écologiquement aux terres et aux eaux du territoire Pimicikamak.	Le Projet n'est pas situé sur le territoire Pimicikamak et se limite aux territoires traditionnels de la Nation crie de Bunibonabee, de la Nation crie de Manto Sipi et de la Première Nation de God's Lake. Des mesures d'atténuation seront mises en œuvre pour minimiser les effets sur les CV, maintenir les voies de déplacement actuelles et limiter le nouvel accès au-delà de l'empreinte du Projet. L'évaluation des effets potentiels sur l'utilisation courante des terres et des ressources ainsi que les mesures d'atténuation visant à les minimiser sont présentées à la <b>Section 5.3.9.1</b> .
Activités traditionnelles	Diminution potentielle des activités traditionnelles comme la pêche, le piégeage et la chasse par les membres Pimicikamak sur leur territoire en raison de l'épuisement des ressources par les membres non Pimicikamak qui auraient un accès accru au territoire Pimicikamak et à des zones reliées écologiquement à ce territoire.	L'évaluation des effets potentiels sur le poisson et l'habitat du poisson ainsi que les mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets sont présentées aux <b>Sections 5.3.6.1 et 5.3.6.2</b> . L'évaluation des effets potentiels sur le caribou, l'original, le loup et d'autres espèces de gros gibier ou d'animaux à fourrure ainsi que les mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets sont présentées aux <b>Sections 5.3.5.2.1 et 5.3.5.2.2</b> . L'évaluation des effets potentiels sur les oiseaux et les mesures d'atténuation visant à les minimiser sont présentées à la <b>Section 5.3.7</b> .
Ressources patrimoniales	Effets potentiels sur les sites archéologiques et culturels du lac Oxford et de ses affluents, et à proximité, du fait d'une augmentation de la circulation jusqu'au lieu par des membres non Pimicikamak	Des évaluations des impacts sur les ressources patrimoniales ont été effectuées pour le Projet, et le tracé de la route toutes saisons a été choisi de manière à éviter les sites sensibles de priorité élevée et moyenne. Des mesures d'atténuation seront intégrées à la conception du Projet. Les dossiers d'appels d'offres pour la construction

Sujet	Questions et commentaires reçus	Réponse
		renfermeront des obligations si des artéfacts archéologiques ou historiques sont détectés, notamment l'arrêt du travail, le signalement à la Direction des ressources historiques du Manitoba et la mise en œuvre des mesures d'atténuation recommandées. Des mesures d'atténuation seront mises en œuvre pour limiter le nouvel accès au-delà de l'empreinte du Projet. L'évaluation des effets potentiels sur les ressources patrimoniales et archéologiques et les mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets sont présentées à la <b>Section 5.3.9.4</b> .
Section 35 – Consultation	Effets potentiels sur les droits ancestraux et issus de traités établis ou revendiqués des Pimicikamak à l'égard de la récolte des ressources sur leur territoire du fait de l'épuisement des ressources et du nombre croissant de non-membres qui utiliseraient les terres et les ressources sans passer par la réserve où sont établies les ressources des Pimicikamak en matière d'éducation du public et de réglementation.	<p>La consultation entre la Couronne et les communautés autochtones dépasse la portée de l'EIE du promoteur.</p> <p>Le Projet n'est pas situé sur le territoire Pimicikamak et se limite intégralement aux territoires traditionnels de la Nation crie de Bunibonibee, de la Nation crie de Manto Sipi et de la Première Nation de God's Lake. Des mesures d'atténuation seront mises en œuvre pour minimiser les effets sur les CV, maintenir les voies de déplacement actuelles et limiter le nouvel accès au-delà de l'empreinte du Projet. L'évaluation des effets potentiels sur l'utilisation courante des terres et des ressources ainsi que les mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets sont présentées à la <b>Section 5.3.9.1</b>.</p> <p>L'évaluation des effets potentiels sur le poisson et l'habitat du poisson ainsi que les mesures d'atténuation visant à les minimiser sont présentées aux <b>Sections 5.3.6.1 et 5.3.6.2</b>. L'évaluation des effets potentiels sur le caribou, l'original, le loup et d'autres espèces de gros gibier ou d'animaux à fourrure ainsi que les mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets sont présentées aux <b>Sections 5.3.5.2.1 et 5.3.5.2.2</b>. L'évaluation des effets potentiels sur les oiseaux et les mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets sont présentées à la <b>Section 5.3.7</b>.</p>
<b>Garden Hill</b>		
Processus d'EE	Pourquoi l'Agence demande-t-elle des renseignements à la Première Nation de Garden Hill concernant un projet proposé sur les territoires traditionnels de God's Lake, Bunibonibee et Manto Sipi?	Dans le cadre du processus fédéral d'EE prévu par la LCEE 2012, l'Agence souhaite comprendre l'utilisation des terres par Garden Hill et si la Première Nation de Garden Hill estime qu'elle subira des effets du Projet.
Utilisation des terres et des ressources	Garden Hill s'inquiéterait si le Projet avait des répercussions sur ses zones de piégeage.	Le Projet n'est pas situé dans des zones du système RTL de la Première Nation de Garden Hill et se limite aux territoires traditionnels de la Nation crie de Bunibonibee, de la Nation crie de Manto Sipi et de la Première Nation de God's Lake. L'évaluation des effets potentiels sur

Sujet	Questions et commentaires reçus	Réponse
		<p>l'utilisation courante des terres et des ressources ainsi que les mesures d'atténuation visant à les minimiser sont présentées à la <b>Section 5.3.9.1</b>.</p> <p>Une fois qu'IM aura fini de préparer l'ébauche d'EIE, IM en fournira une copie à Garden Hill afin qu'elle l'étudie et fournisse des commentaires pendant la période de consultation publique du processus d'EE.</p>
<b>MMF</b>		
Utilisation des terres et des ressources	Effets négatifs sur l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles par les membres de la MMF, y compris les pêcheurs, chasseurs et cueilleurs.	<p>Le Projet n'est pas situé dans la zone de récolte des ressources naturelles reconnue des Métis et se limite aux territoires traditionnels de la Nation crie de Bunibonibee, de la Nation crie de Manto Sipi et de la Première Nation de God's Lake.</p> <p>L'évaluation des effets potentiels sur l'utilisation courante des terres et des ressources ainsi que les mesures d'atténuation visant à les minimiser sont présentées à la <b>Section 5.3.9.1</b>.</p>
Socio-économique	Effets négatifs sur la récolte commerciale individuelle par des membres de la MMF qui est associée à l'utilisation traditionnelle des territoires.	<p>Le Projet n'est pas situé dans la zone de récolte des ressources naturelles reconnue des Métis et se limite aux territoires traditionnels de la Nation crie de Bunibonibee, de la Nation crie de Manto Sipi et de la Première Nation de God's Lake. Les territoires traditionnels sont définis par les lignes de piégeage enregistrées (RTL) détenues par les communautés et représentent les territoires traditionnels utilisés par une communauté.</p> <p>Le système RTL est un système de gestion de la récolte commerciale des animaux à fourrure, qui accorde au titulaire de la ligne le droit exclusif de capturer des animaux à fourrure dans une zone de piégeage donnée. L'utilisation de lignes de piégeage par d'autres personnes ne peut se faire qu'avec la permission du titulaire de la ligne, de manière à ce que les populations d'animaux à fourrure dans la zone ne soient pas mises en péril. Les titulaires de lignes de piégeage dans la ZER autochtone du Projet sont des membres des communautés de la Première Nation de God's Lake, de la Nation crie de Bunibonibee et de la Nation crie de Manto Sipi. IM a rencontré ces trappeurs, et l'information ainsi reçue a servi à alimenter l'EIE et la conception du Projet.</p> <p>Le tracé proposé de la route toutes saisons correspond dans la mesure du possible au tracé de la route d'hiver existante. Le Projet adoptera des mesures d'atténuation pour minimiser les effets sur l'environnement.</p> <p>L'évaluation des effets potentiels sur l'utilisation courante des terres et des ressources ainsi que les mesures</p>



Sujet	Questions et commentaires reçus	Réponse
		d'atténuation visant à les minimiser sont présentées à la <b>Section 5.3.9.1</b> .
Économie	Capacité des membres de la MMF, y compris les chasseurs, pêcheurs et cueilleurs, à profiter équitablement des débouchés et des avantages économiques du Projet.	Les dossiers d'appels d'offres lancés pour les activités de construction du Projet reposeront sur les procédures standard d'IM en la matière. Le processus sera concurrentiel et les appels d'offres seront publiés sur MERX. Les contrats comprendront une condition imposant qu'un pourcentage minimum du travail total soit exécuté avec une participation et des ressources autochtones. Il s'agira notamment de recruter des travailleurs dans les communautés autochtones et de louer du matériel ou d'acheter des fournitures vendus ou produits par des entreprises inscrites au répertoire des entreprises autochtones du gouvernement.
Ressources patrimoniales	Effets négatifs sur le patrimoine physique, archéologique et culturel des Métis au Manitoba	Des évaluations des impacts sur les ressources patrimoniales ont été effectuées pour le Projet, et le tracé de la route toutes saisons a été choisi de manière à éviter les sites sensibles de priorité élevée et moyenne. Des mesures d'atténuation seront intégrées à la conception du Projet. Les dossiers d'appels d'offres pour la construction renfermeront des obligations si des artefacts archéologiques ou historiques sont détectés, notamment l'arrêt du travail, le signalement à la Direction des ressources historiques du Manitoba et la mise en œuvre des mesures d'atténuation recommandées. L'évaluation des effets potentiels sur les ressources patrimoniales et archéologiques et les mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets sont présentées à la <b>Section 5.3.9.4</b> .
Section 35 – Consultation	La capacité de la MMF, par une consultation régulière et des emplois ou des rôles précis, de participer à la surveillance de l'environnement (y compris archéologique et culturel) et à la gestion du projet.	<p>Au Manitoba, la consultation entre la Couronne et les communautés autochtones et l'EIE sont deux processus distincts. L'élaboration et la présentation de l'EIE sont effectuées par le promoteur avant la tenue de la consultation. Les résultats de la consultation sont pris en compte par les autorités de réglementation lorsqu'elles décident d'octroyer ou de refuser une licence en vertu de la Loi sur l'environnement.</p> <p>MMF a spécifiquement demandé la tenue d'une consultation et l'adoption de mesures d'adaptation. Les décisions concernant la nécessité de telles mesures et la forme qu'elles revêtiront découleront processus de consultation et tiendront compte des effets potentiels et des mesures d'atténuation proposées dans l'EIE (après le dépôt de cette étude).</p> <p>En ce qui concerne la demande spécifique de participer à la surveillance de l'environnement (y compris archéologique et culturel), des études préliminaires sur la faune, les activités aquatiques, les ressources</p>

Sujet	Questions et commentaires reçus	Réponse
		<p>archéologiques et patrimoniales et la végétation ont déjà été réalisées pour ce projet. Une étude des impacts sur les ressources patrimoniales a été réalisée pour recenser les ressources patrimoniales dans la zone et évaluer les effets potentiels sur ces ressources si le Projet est construit.</p> <p>En vertu de la Loi sur les richesses patrimoniales (Manitoba), les « sites du patrimoine » sont protégés et gérés, et tous travaux, activités ou projets de mise en valeur sont assujettis à l'approbation du ministre (<i>paragraphe 13(1) de la Loi sur les richesses patrimoniales du Manitoba</i>). Le paragraphe 12(1) de la Partie II de la Loi impose la réalisation d'une étude d'impact en matière de patrimoine et la prise par les promoteurs des mesures appropriées pour protéger les ressources, quelles que soient leurs origines culturelles, sous la supervision de la Direction des ressources historiques du Manitoba. La Direction tient des dossiers sur les ressources patrimoniales trouvées dans la province du Manitoba, qui ont aussi été consultés pour élaborer l'EIE.</p> <p>L'étude d'impact en matière de patrimoine HRIA a recensé quatre sites dans l'emprise routière de 100 m, dont deux sites de portage pour lesquels une signalisation sera nécessaire et deux sites dont l'archéologue a recommandé l'évitement ou une récupération systématique s'ils ne pouvaient pas être évités au cours de la construction de la route toutes saisons P6. Les données archéologiques montrent une continuité culturelle et l'occupation de la zone par des populations historiques d'un peuple désormais appelé les « cris ».</p> <p>Au cours de la conception détaillée, s'il est établi que l'évitement est impossible, IM consultera la Direction des ressources historiques du Manitoba et la communauté des Premières Nations sur le territoire traditionnel de laquelle est situé le site du Projet (Nation crie de Bunibonabee, Nation crie de Manto Sipi ou Première Nation de God's Lake) pour déterminer la meilleure voie à suivre pour traiter et régler la situation.</p> <p>Des mesures décrivant la protection des ressources patrimoniales sont également prévues dans les modalités contractuelles liées aux ressources patrimoniales GR130.18 et EPP13, tel que le décrit le chapitre 8 de l'EIE. Ces mesures atténueront davantage toute découverte potentielle imprévue de sites archéologiques ou historiques pendant les activités de construction et d'entretien. En cas de récupération d'un artefact qui est clairement d'origine métisse (après confirmation par un</p>

Sujet	Questions et commentaires reçus	Réponse
		archéologue ou un conseiller en ressources historiques), des contacts seraient établis avec la Direction des ressources historiques du Manitoba et la MMF pour définir la meilleure voie à suivre pour traiter et régler la situation.
<b>Public</b>		
EE	Une EE doit avoir lieu en consultation avec les résidents de la région avant qu'une route toutes saisons soit construite.	IM prépare une EIE qui sera présentée à l'Agence et à DDM en conformité avec la LCEE 2012 et la Loi sur l'environnement (Manitoba). Les communautés autochtones, les parties intéressées et le public ont été consultés et continueront de l'être tout au long du Projet.
Ressources patrimoniales	Un membre de la Première Nation de God's Lake était intéressé par l'évaluation des impacts sur les ressources patrimoniales et ce qui a été fait des outils en pierre découverts.	Le conseiller en ressources patrimoniales a présenté à la Direction des ressources historiques les artefacts récupérés lors de l'évaluation des impacts sur les ressources patrimoniales conformément aux permis reçus pour réaliser l'étude.
CV liée à la faune sauvage	A-t-on trouvé des sites sensibles liés au caribou dans la zone?	La ZEL a des caribous de l'archipel des îles Pen, mais pas de caribou des bois boréal. En conséquence, l'habitat n'est pas aussi sensible que certains des sites de caribou des bois boréal des Projets 4 et 7a. Les savoirs traditionnels et des données sur la faune sauvage ont été utilisés pour établir le tracé.
PEAP	Y a-t-il un site Web où ils pourraient trouver plus d'information?	En réponse, il a été indiqué que de l'information sur le Projet sera publiée sur le site Web d'Infrastructure Manitoba.
PEAP	IM devrait prendre contact directement avec chaque pavillon et chaque pourvoirie.	Ces groupes ont été invités aux deux journées portes ouvertes à Winnipeg et ont été sollicités directement pour obtenir des commentaires sur le Projet proposé.
Atténuation	Du sel sera-t-il utilisé sur la route?	On n'utilisera pas de sel sur la route, mais probablement juste du sable, ce qui est la pratique habituelle d'IM.
Surveillance	Le Projet proposé doit être approuvé par l'Agence. Celle-ci impose la surveillance pendant les phases de planification, de construction et d'exploitation d'un projet. Au niveau fédéral, les politiques ont évolué. Les Autochtones doivent participer à la surveillance.	IM est en contact régulier avec l'Agence, qui donne de l'orientation sur le Projet proposé. IM connaît bien les exigences de l'Agence en matière de surveillance, telles qu'elles sont décrites dans l'approbation en vertu de la LCEE 2012 reçue pour le Projet 4 (route toutes saisons reliant Berens River et Poplar River). Pour ce projet, IM a invité les communautés autochtones locales à soutenir l'exécution du travail sur le terrain dans le cadre des études préliminaires. Le Chapitre 9 de l'EIE traite des activités de surveillance proposées planifiées pour le Projet. IM travaillera avec les communautés autochtones locales pour définir plus avant et mettre en œuvre la surveillance de la construction et de l'exploitation du Projet.
Surveillance	Les engagements en matière de surveillance devraient être rendus publics.	IM a pris note du fait que les engagements en matière d'atténuation et de surveillance sont rendus publics par leur inclusion à l'EIE qui est préparée en vue de sa

Sujet	Questions et commentaires reçus	Réponse
		présentation à l'Agence en vertu de la LCEE 2012 et à DDM en vertu de la Loi sur l'environnement (Manitoba).
Échéancier	IM doit faire preuve de plus de transparence concernant l'échéancier du Projet proposé.	L'échéancier est incertain du fait de considérations budgétaires. IM a discuté des échéances de la construction avec les communautés au cours de récentes réunions communautaires et continuera de fournir des mises à jour sur le Projet par l'entremise du PEAP.
<b>Développement durable Manitoba – Direction des terres domaniales</b>		
Spécifications du projet	L'EIE aura-t-elle des spécifications finales qui pourront faire l'objet d'un examen et de commentaires à ce stade?	La conception détaillée devrait commencer en 2020. Les spécifications des ponts ne seront pas disponibles aux fins d'examen pendant le processus d'EE, mais pourront être présentées une fois disponibles, sur demande de la Direction des terres domaniales de DDM.
Pavillons et pourvoies	Il y a un pavillon sur le lac Knee et quatre sur le lac Gods. Il existe une cache à bateau sur le lac Magill.	IM a pris acte de l'existence de pavillons sur les lacs Gods et Knee et de la cache à bateau sur le lac Magill et a discuté du Projet directement avec les propriétaires des pavillons.
PEAP	L'EIE devrait prévoir spécifiquement une consultation avec les pavillons existants dans la région. Même si, à ce stade, le Projet pourrait ne pas avoir d'effet sur ces exploitations, la mise en œuvre possible d'une route toutes saisons reliée au réseau provincial pourrait en avoir, et les pavillons seraient intéressés par une consultation dès maintenant.	Au cours de la séance portes ouvertes, nous avons discuté longuement avec le directeur général de la Manitoba Lodges and Outfitters Association. Il a présenté une liste de trois pavillons qui, à son avis, pouvaient être touchés par le Projet et il a demandé une carte du tracé du Projet pour ce qui a trait au lac Knee. IM lui a envoyé la carte par courriel, qu'il a transmis aux propriétaires des pavillons, avec les coordonnées d'IM au cas où ils aient des questions. Comme cela a été demandé, IM a assuré le suivi directement avec le chef de bureau régional chargé de la gestion des terres domaniales dans la région du Nord-Est pour obtenir les coordonnées des pavillons et pourvoies existantes dans la région. Ces groupes ont été invités aux deux séances portes ouvertes à Winnipeg, et sollicités directement pour obtenir leurs avis sur le Projet. Tous les groupes souhaitaient que le Projet soit construit dès que possible. Ils voulaient également que les Projets 2 et 5 soient construits pour assurer l'accès au réseau routier provincial.
<b>Développement durable Manitoba – Direction des forêts et de la gestion des tourbières</b>		
Méthodes de construction	Des méthodes de construction de routes adaptées aux terres humides et aux tourbières sont nécessaires.	Des méthodes de construction de routes adaptées aux terres humides et aux tourbières sont proposées, avec notamment l'installation de ponceaux d'égalisation pour préserver les mouvements hydrauliques des paysages. L'EIE renferme des dessins présentant les coupes transversales habituelles pour les zones de tourbières profondes et peu profondes.
Tracé	Nous convenons que les autres options devraient être envisagées au lieu du tracé initial près de la Nation crie de Manto Sipi. Le tracé initial suit la route d'hiver et traverse une grande zone de tourbières. Même si l'option 1 est	En se fondant sur un survol aérien du tracé effectué en juin 2017 avec la Nation crie de Manto Sipi et son conseiller, IM a recommandé l'option 2 comme choix privilégié. C'est l'option la plus économique et exigeant le moins de dynamitage, mais elle permet quand même de subvenir aux besoins d'enrochement par les activités de coupe et de

Sujet	Questions et commentaires reçus	Réponse
	l'itinéraire le plus long, d'après les images, elle semble suivre de plus près les formes des hautes terres et les régimes d'écoulement naturels.	remplissage liées à la construction. Initialement, avant le survol aérien, l'option 1 avait été retenue et la Nation crie de Manto Sipi avait contesté ce choix, dont ils trouvaient le tracé trop proche de l'une de leurs zones de droits fonciers issus de traités. IM attend que la Nation crie de Manto Sipi fasse connaître son option préférée et publie une résolution du conseil de bande soutenant le tracé final du Projet.
Terres humides	Existe-t-il des plans pour la revégétalisation dans les tourbières? Des stratégies de revégétalisation naturelle devraient suffire si le site est préparé correctement.	IM prévoit une revégétalisation naturelle dans les zones de tourbières qui auront été perturbées et travaillera avec la Direction des forêts et de la gestion des tourbières pour établir les méthodes pertinentes de préparation du site pendant les phases de conception détaillée et de construction, de manière à favoriser une revégétalisation naturelle réussie.
<b>Développement durable Manitoba – Direction de la faune et de la pêche</b>		
Faune sauvage	IM devrait être conscient du risque de conflits entre les hommes et la nature sauvage. Les plans de protection devraient décrire les mesures de gestion des attractifs (nourriture, déchets, etc.) à appliquer dans les camps de construction et indiquer si des mesures d'atténuation visant à éviter l'endommagement des routes par les castors (dispositifs d'empêchement et de modification du niveau des étangs) seront requises et utilisées et si de la formation aux cas de rencontres avec des animaux sauvages sera fournie au personnel et aux entrepreneurs qui travaillent dans des zones isolées.	Les commentaires ont été notés. Les entrepreneurs devront élaborer des plans de gestion des déchets et avvertir la région du Nord-Est de DDM et les superviseurs sur le chantier de la présence de tout animal nuisible. Un programme de gestion relatif au castor sera mis en œuvre pour contrôler les nuisances connexes. IM poursuivra ses efforts pour tenir la région du Nord-Est de DDM informée et pour obtenir l'avis de DDM tout au long du Projet.
Engagement	DDM souhaiterait étudier les méthodes d'enquête utilisées sur le terrain pour collecter des données liées à la faune sauvage et poursuivre les consultations en cours avec le personnel de la Direction.	Des réunions ont eu lieu avec le personnel de la Direction de la faune de DDM et l'équipe de gestion intégrée de la ressource de la région du Nord-Est pour discuter des méthodes de collecte des données, des résultats obtenus et de l'EIE pour le Projet.
<b>Ressources naturelles Canada (RNCan)</b>		
Explosifs	RNCan peut être une autorité de réglementation pour ce projet en vertu de la Loi sur les explosifs.	IM ou son entrepreneur déposera une demande de permis en vertu de la Loi sur les explosifs le cas échéant et sollicitera les conseils spécialisés de RNCan relativement à l'entreposage ou la fabrication d'explosifs, au besoin.
<b>Services aux Autochtones Canada</b>		
Autochtones et leurs terres	La description des effets environnementaux présentée dans le rapport décrivant le Projet ne suffit pas pour établir si le Projet pourrait avoir	L'EIE présente les paramètres du Projet et les conditions de base, y compris ce qui a trait aux Autochtones, les effets prévus et les mesures d'atténuation proposées, et elle

Sujet	Questions et commentaires reçus	Réponse
	d'importants effets environnementaux négatifs sur les terres fédérales adjacentes ou affecter les droits ancestraux ou issus de traités.	évalue l'importance en fonction de critères clés énoncés dans le document d'orientation de l'Agence.
Terres fédérales	Des permis délivrés par Services aux Autochtones Canada seraient exigés pour tous les travaux réalisés le cas échéant sur les réserves.	Aucunes terres fédérales ne seront utilisées pour l'exécution du Projet désigné.
Gestion des déchets	Des permis délivrés par les Premières Nations seraient exigés pour l'utilisation des sites d'enfouissement.	L'entrepreneur est responsable de la gestion des déchets issus de ses contrats de construction ou d'entretien et doit présenter un plan de gestion des déchets à l'amorce du contrat, avant le début des travaux. Les permis appropriés seront obtenus avant le début des travaux.
<b>Santé Canada</b>		
Santé humaine	Santé Canada cherche à comprendre si le Projet pourrait avoir des effets sur l'eau potable et l'eau utilisée à des fins récréatives, la qualité de l'air et la poussière, le bruit, les aliments prélevés dans la nature, ainsi que des effets cumulatifs sur la santé humaine et l'emplacement des sites d'utilisation traditionnelle temporaires et saisonniers.	L'EIE décrit les effets prévus sur les Autochtones et la santé humaine, le poisson, les eaux de surface et souterraines et l'environnement atmosphérique, ainsi que les mesures d'atténuation proposées.  L'évaluation des effets potentiels sur la qualité de l'air et la poussière et les mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets sont présentées à la <b>Section 5.3.1.1</b> . L'évaluation des effets potentiels sur l'eau de surface et utilisée à des fins récréatives ainsi que les mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets sont présentées à la <b>Section 5.3.4.1</b> . L'évaluation des effets potentiels sur la santé humaine (eau potable, bruit, aliments prélevés dans la nature, etc.) et les mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets sont présentées à la <b>Section 5.3.9.5</b> . L'évaluation des effets potentiels sur les sites utilisés à des fins traditionnelles et les mesures d'atténuation visant à les minimiser sont présentées à la <b>Section 5.3.9.1</b> .
Santé humaine	Santé Canada cherche à comprendre la possibilité que le Projet, combiné à d'autres projets prévus, ait des effets cumulatifs sur la santé humaine, des effets sur la qualité des aliments prélevés dans la nature qui influeraient sur la santé humaine, ainsi que sur l'emplacement des sites d'utilisation traditionnelle temporaires et saisonniers, l'emplacement de toutes les sources (de surface et souterraines) d'eau potable et d'eau utilisée à des fins récréatives.	Les effets cumulatifs sont abordés dans l'EIE. Le caractère isolé de la région se traduit par des limites aux activités physiques passées, présentes et raisonnablement prévisibles; il y a très peu de chevauchement possible au niveau des limites spatiales et temporelles entre les activités physiques raisonnablement prévisibles et le Projet.
<b>Environnement et Changement climatique Canada</b>		
Habitat du poisson	Des détails devraient être donnés sur la méthode qui sera suivie pour	L'EIE décrit les effets et les mesures d'atténuation proposées pour protéger le poisson et l'habitat du poisson,

Sujet	Questions et commentaires reçus	Réponse
	caractériser, prévenir et atténuer les effets de la sédimentation.	notamment les procédures qui seront suivies par IM lors des travaux dans l'eau ou à proximité.
Qualité de l'air	On ne s'attend pas à ce que les émissions atmosphériques attribuables à ce projet aient des effets négatifs importants, dans la mesure où des mesures appropriées d'atténuation de la poussière seront mises en place.	Des mesures sont proposées pour atténuer les effets négatifs possibles des poussières diffuses, les émissions de GES et le bruit.
Géologie et géochimie	Des analyses devraient être réalisées aux emplacements des carrières pour détecter l'éventuelle présence de roches acidifiantes qui devraient être éliminées et les différents emplacements des carrières devraient être étudiés.	Les emplacements possibles des carrières seront évalués pour détecter la présence de minéralisation de sulfures ou de lithologies pyritiques avant la construction pour éviter l'exploitation de tels sites.
Poisson et l'habitat du poisson	Les marges de recul par rapport aux plans d'eau pour les activités du Projet devraient être établies et des systèmes de gestion des écoulements devraient être en place dans les carrières et les bancs d'emprunt pour éviter des effets sur le poisson et l'habitat du poisson.	À l'exception des passages de cours d'eau, une marge de recul de 100 m par rapport aux plans d'eau est proposée pour les activités du Projet. Des procédures ont été proposées pour le travail dans l'eau et à proximité ainsi que pour le choix de l'emplacement des carrières et les exigences connexes.
Faune sauvage	La Description du Projet indique que le tracé est essentiellement situé dans le corridor de la route d'hiver existante ou dans un rayon de 1 à 3 km de ce corridor et qu'il est proche d'une ligne de transport d'électricité existante qui traverse la zone. Malgré l'indication que le tracé de la nouvelle emprise routière devrait éviter les conditions inférieures et plus humides de la route d'hiver existante, une analyse comparative des effets environnementaux des options de tracés et la justification du tracé retenu s'imposent, avec notamment une analyse des répercussions sur la faune. Une analyse du même genre devrait aussi être incluse concernant les emplacements des chemins d'accès temporaires, des bancs d'emprunt et des carrières, etc.	Le processus de sélection du tracé d'IM a débuté avec l'étude du Réseau de transport de grande région, qui a évalué plusieurs tracés initiaux, a reçu un nombre considérable de commentaires des communautés locales et a mené au corridor choisi pour le Projet. Le choix du tracé dans le corridor était fondé sur la rétroaction reçue des communautés dans le cadre de réunions et d'études sur les savoirs traditionnels et les résultats d'autres études préliminaires, en particulier une analyse technique. Pour réduire les répercussions de la fragmentation sur la faune sauvage, le tracé suit de près le corridor de la route d'hiver existante et évite des conditions inférieures et plus humides, lorsque cela est réalisable. Mis à part un tronçon près de Manto Sipi et un autre sur le territoire traditionnel de God's Lake défini par un trappeur de la zone, il n'existe aucun autre tracé proposé à ce stade. Les autres tracés ayant fait l'objet de discussions ont été rejetés afin de bien éviter les zones de ressources patrimoniales et d'utilisation traditionnelle et d'assurer la faisabilité de la construction. Les emplacements des chemins d'accès temporaires, des bancs d'emprunt et des carrières confirmées n'ont pas encore été retenus. Les répercussions sur la faune sauvage seront prises en compte et des mesures d'atténuation seront mises en œuvre lorsque ces éléments auront été confirmés.
Faune sauvage	Après examen de la carte de l'aire de répartition MB11 incluse dans le	La carte de l'aire de répartition MB11 incluse au Programme de rétablissement fédéral de 2012 n'a pas les

Sujet	Questions et commentaires reçus	Réponse
	<i>Programme de rétablissement du caribou des bois (Rangifer tarandus caribou), population boréale, au Canada</i> de 2012, il semblerait que le Projet soit situé, au moins en partie, dans cette aire de répartition du caribou des bois boréal.	mêmes limites que celles présentées dans la Stratégie de conservation du caribou des bois boréal du Manitoba préparée par Manitoba Conservation (2015). IM a choisi d'utiliser les cartes les plus à jour pour l'EIE. Même si l'Unité de gestion de Molson identifiée dans ce document chevauche la ZER à certains endroits, le chevauchement est moindre entre l'aire de la harde de Norway House et la ZER.
Faune sauvage	La Description du Projet évoque des incertitudes quant à l'identité du ou des groupes de caribou qui vivent dans les zones d'évaluation locales, indiquant seulement qu'ils « pourraient faire partie du groupe migratoire des îles Pen » (p. 38-39) et que « la Direction de l'exploitation des routes éloignées travaille actuellement à établir les habitudes de déplacements du caribou dans toute la région pour déterminer les interactions possibles avec les activités liées à l'aménagement de la route toutes saisons ». (P42)	Les résultats des données de télémétrie concernant la harde des îles Pen (collectées par DD) et la harde de Norway House (collectées par IM) ont été analysés pour préparer le rapport de caractérisation de la faune sauvage et d'évaluation des effets et utilisés afin d'alimenter l'EIE. Les animaux des îles Pen sont présents dans la ZER faunistique en toutes saisons, la majeure partie de l'aire d'utilisation principale saisonnière se situant dans la ZER faunistique à la fin de l'hiver. Les animaux des îles Pen sont également présents dans la ZEL faunistique au début et à la fin de l'hiver, mais seule une petite partie de ses aires d'utilisation principale saisonnière se situe dans la ZEL faunistique, essentiellement au début de l'hiver. Les aires d'utilisation principale des animaux de Norway House sont situées à l'ouest de la ZER faunistique, sans aucune aire d'utilisation principale saisonnière dans la ZER. Il y a peu de déplacements saisonniers dans les aires d'utilisation principale du caribou de Norway House.
Faune sauvage	Il est important de souligner auprès du promoteur que le COSEPAC a récemment évalué le caribou migrateur de l'Est comme une espèce en voie de disparition (avril 2017) et le caribou de la toundra comme une espèce menacée (novembre 2016)	IM a inclus de l'information sur la classification du caribou migrateur de l'Est et le considère comme une espèce en péril.
Faune sauvage	On a besoin d'une carte illustrant à la fois l'aire de répartition de l'Est du Manitoba du caribou des bois boréal et celle du caribou des îles Pen (migrateur de l'Est), ainsi que toute population adjacente de caribou de la toundra dans la zone du Projet. On a également besoin de données de surveillance montrant l'utilisation par le caribou tout au long de l'année à proximité du Projet (nourriture, mise bas, déplacements), notamment le long des lignes de transport d'électricité et des routes d'hiver existantes. Cela permettra de préciser davantage l'utilisation de la zone par les caribous	Des activités de surveillance et de cartographie ont lieu tout au long de l'année pour le caribou des îles Pen (migrateur de l'Est) et le caribou de Norway House (des bois boréal). Il n'existe aucune aire de caribou de la toundra à proximité de la zone du Projet et les aires de cette espèce ne sont donc pas incluses à l'évaluation.



Sujet	Questions et commentaires reçus	Réponse
	des bois, de la toundra et migrateurs de l'Est.	
Faune sauvage	En ce qui concerne les oiseaux migrateurs, il faudrait mieux définir les engagements pour éviter des effets en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs.	IM a en place des exigences environnementales générales et des spécifications concernant l'environnement afin d'assurer le respect de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs.
Faune sauvage	Il faut définir les mesures possibles d'évitement par le caribou et la mortalité des caribous associée à la route.	IM a entrepris des études relatives à la prédation du caribou par le loup ainsi que des études sur la traversée par les caribous d'objets linéaires à proximité du Projet.
Faune sauvage	Il faut établir si les routes et les ponts peuvent faire obstacle aux déplacements de la faune sauvage. Les ponts peuvent contraindre la faune sauvage, qui utilise habituellement les zones riveraines comme corridors de déplacement, à passer par les routes si ces ouvrages ne sont pas conçus correctement pour faciliter leurs déplacements.	IM a réalisé une évaluation des impacts sur la faune sauvage concernant toutes les composantes du Projet.
Faune sauvage	Il faut recenser les nombreux problèmes (y compris l'accès accru et les risques de prédation) que posent pour la faune sauvage le manque de restauration planifiée concernant les objets linéaires et d'autres aires du Projet (ancienne route d'hiver, sentiers d'accès temporaire, zones d'emprunt) et les impacts probables de ces problèmes.	Dans le cadre de l'évaluation environnementale, IM a défini les effets potentiels de toutes les composantes du Projet sur la faune sauvage, à chaque stade du Projet. De plus, IM a prévu des mesures d'atténuation pour la mise hors service des composantes du Projet.
Faune sauvage	Il faut définir les effets potentiels sur les terres humides.	IM a réalisé une évaluation des impacts sur les terres humides.

Sujet	Questions et commentaires reçus	Réponse
<b>Pêches et Océans Canada (MPO)</b>		
Poisson et habitat du poisson	<p>Il faudrait évaluer les effets sur le poisson et l'habitat du poisson et décrire la possibilité de dommages graves attribuables à l'altération permanente ou la destruction de l'habitat du poisson. Si des dommages graves sont prévus, une demande d'autorisation incluant des mesures de contrebalancement devrait être déposée en vertu de l'alinéa 35 (2) b) de la Loi sur les pêches. Des plans détaillés sont nécessaires pour établir l'importance des effets sur le poisson et l'habitat du poisson. Le MPO est responsable des espèces aquatiques en péril.</p>	<p>Aucun effet résiduel important sur les populations de poisson et leurs habitats n'est prévu si des mesures d'atténuation sont prises, comme la préservation du passage du poisson et le contrôle efficace des sédiments. IM est informé des modifications proposées à la Loi sur les pêches. Les projets seront planifiés et exécutés conformément aux dispositions législatives en vigueur au moment de la construction.</p> <p>Des plans détaillés des traversées établissant les empreintes de ces dernières sur le paysage ne sont pas encore prêts pour leur inclusion à l'EIE. Une fois que les plans seront prêts et que les empreintes des traversées auront été définies (avant la construction), les plans du Projet feront l'objet de discussions avec le MPO pour veiller à ce que les travaux soient conformes aux dispositions de la Loi sur les pêches.</p> <p>Des plans détaillés de traversées établissant les empreintes des traversées sur le paysage ne sont pas encore pour être inclus à l'EIE, mais cet aspect du Projet fera l'objet de discussions avec le MPO avant la construction lorsque ces plans seront disponibles. Le MPO décidera si une autorisation est requise en vertu de la Loi sur les pêches.</p> <p>IM est conscient que, si une autorisation est requise, la planification et l'exécution d'un ou de plusieurs projets de contrebalancement assujettis à l'approbation du MPO pourraient également être exigées. Ces projets feront l'objet de discussions tout au long du PEAP avec les membres des communautés de la Nation crie de Manto Sipi, de la Nation crie de Bunibonibee, de la Première Nation de God's Lake et de la communauté régie par la Loi sur les affaires du Nord de Gods Lake Narrows. D'autres consultations sur les projets de contrebalancement pourraient avoir lieu par l'entremise des comités de liaison locaux, tel que cela est décrit dans le plan de gestion.</p>

## 5.0 RÉSUMÉ DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX

### 5.1 Approche de l'évaluation environnementale

Les effets potentiels du Projet pris en compte dans cette EE comprennent les effets potentiels sur l'environnement biophysique et les effets directs et indirects sur les populations autochtones et l'environnement humain résultant des changements biophysiques et des activités du Projet. Les effets sur les populations autochtones sont évalués en fonction des conditions sanitaires et socioéconomiques, du patrimoine physique et culturel, de l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles et de tout site ou objet historique, archéologique, paléontologique ou architectural. Une attention particulière est accordée aux effets sanitaires, socioéconomiques et culturels sur les communautés directement touchées par le Projet proposé (p. ex., la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonabee, la Première Nation de God's Lake et la communauté régie par la Loi sur les affaires du Nord de Gods Lake Narrows).

Conformément aux lignes directrices de l'Agence pour le Projet proposé, et conformément aux lignes directrices provinciales, l'évaluation des effets environnementaux potentiels utilise un cadre fondé sur des valeurs pour promouvoir une évaluation complète et ciblée des effets potentiels du Projet proposé. Ce cadre repose sur l'utilisation des composantes valorisées (CV) comme fondement de l'EE. La sélection des CV permet de centrer l'évaluation sur les aspects de l'environnement naturel et humain qui sont jugés importants à cause de leur rôle dans l'écosystème et qui revêtent une importance particulière pour la société. La sélection des CV évaluées dans l'évaluation environnementale suit les exigences relatives à l'évaluation des composantes environnementales indiquées à l'article 5 de la LCEE 2012.

L'EE comportait une série d'étapes visant à déterminer les effets potentiels du Projet proposé. Les étapes principales du processus sont les suivantes :

- Étape 1 : Définition du Projet telle qu'exprimée dans la Description du Projet
- Étape 2 : Portée de l'évaluation environnementale
- Étape 3 : Définition du Projet et conditions de base
- Étape 4 : Identification des effets potentiels
- Étape 5 : Atténuation des effets indésirables
- Étape 6 : Évaluation des effets résiduels – incluant la détermination de leur importance
- Étape 7 : Évaluation des effets cumulatifs et des autres effets
- Étape 8 : Suivi et surveillance

Les effets résiduels sont les effets environnementaux subsistant après la mise en œuvre des mesures d'atténuation techniquement et économiquement réalisables. La détermination de l'importance des effets environnementaux résiduels du Projet sur les CV a nécessité l'examen et l'évaluation de critères d'évaluation précis fondés sur le degré (niveau) des effets potentiels du Projet. L'évaluation considère le contexte social et écologique des effets potentiels du Projet en ce qui concerne l'influence de la CV affectée sur l'écosystème et, en retour, quel est l'impact direct de l'écosystème potentiellement affecté sur les intérêts socioéconomiques (y compris les peuples autochtones et les droits issus de traités). Les

effets environnementaux résiduels du Projet proposé sur les CV ont été évalués en fonction d'une série de critères pour aider à déterminer leur importance. Conformément aux lignes directrices de l'Agence du Projet proposé (Agence canadienne d'évaluation environnementale, 2018), les critères utilisés pour déterminer l'importance des effets résiduels étaient les suivants :

- la « direction » ou nature de l'effet (type d'effet)
- la « durée » de l'apparition de l'effet
- l'« ampleur » (gravité) de l'effet
- le « moment de survenance »
- l'« étendue géographique » de l'effet
- la « fréquence » de l'effet (fréquence à laquelle l'effet se produit)
- la « réversibilité » de l'effet (si l'effet peut être renversé)
- le « contexte écologique et social » (la résilience d'une CV pour s'adapter aux changements résultant du Projet)
- l'existence de normes environnementales, de lignes directrices ou d'objectifs pour évaluer l'effet.

Un système de notation à trois niveaux a été établi pour chaque critère, à l'exception de la direction ou la nature de l'effet (positif, négatif ou négligeable/neutre), car cela détermine si la CV doit être évaluée plus avant. Les définitions utilisées pour la notation à trois niveaux des critères d'évaluation sont présentées aux **Tableaux 5** et **6**. Ces définitions, formulées à partir du Rapport d'étude approfondie de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pour le Projet 1 de route toutes saisons de l'ESRA et d'autres EE récentes, ont servi à tirer des conclusions sur l'importance des effets résiduels pour chaque CV. Des tableaux détaillés indiquant le niveau de classement de chaque critère, avant et après l'application de la ou des mesures d'atténuation proposées, sont présentés aux **chapitres 6** et **7** de l'étude d'impact environnemental du Projet 6 - route toutes saisons reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake.

Pour l'EE, IM désigne comme important un effet résiduel négatif associé à une CV donnée si les critères suivants sont tous deux remplis :

- *un classement au niveau III pour le contexte écologique et social;*
- *un classement au niveau II ou III pour chacun des attributs suivants des effets : durée, ampleur, étendue, moment de survenance, fréquence, réversibilité.*

## **5.2 Limites de la zone d'étude**

Dans le but d'évaluer l'étendue géographique des effets environnementaux potentiels liés au Projet qui sont prévus, les limites spatiales suivantes ont été définies pour les zones dans lesquelles les effets du Projet peuvent se produire.

Tableau 5 : Description des critères d'évaluation et des niveaux des effets environnementaux potentiels

Critère d'évaluation	Portée du critère	Niveau de l'effet et définition <sup>4</sup>
Direction du changement (type d'effet)	Neutre ou négligeable	Aucun changement mesurable pour la CV.
	Négative	Perte nette (changement négatif ou indésirable) pour la CV.
	Positive	Bénéfice net (ou changement souhaitable) pour la CV.
Durée (de l'effet)	Court terme	<b>Niveau I</b> – L'effet potentiel découle d'événements ou d'activités à court terme, comme le temps requis pour réaliser un élément en particulier pendant les activités de construction, d'entretien ou de restauration (durée de quelques mois à un an).
	Moyen terme	<b>Niveau II</b> – L'effet potentiel persistera probablement jusqu'à l'achèvement des activités de construction et de restauration (durée de 1 à 10 ans).
	Long terme	<b>Niveau III</b> – L'effet potentiel persistera probablement après l'achèvement des activités de construction et de restauration, pendant la phase d'exploitation et d'entretien du Projet (durée de plus de 10 ans).
Ampleur (gravité ou intensité du changement)	Négligeable ou faible	<b>Niveau I</b> – Un changement qui n'aura probablement pas d'effet définissable, détectable ou mesurable au-delà de la situation de départ (p. ex., l'effet potentiel se situe dans une plage de variation normale) ou qui est inférieur aux seuils établis de changement acceptable (p. ex., lignes directrices concernant la qualité de l'eau). Voir le <b>Tableau 6</b> pour connaître les critères propres à chaque CV.
	Modérée	<b>Niveau II</b> – Un changement qui aura un effet mesurable potentiel que l'on peut détecter avec un programme de surveillance bien conçu, mais qui n'est que légèrement supérieur aux normes ou lignes directrices ou aux seuils établis d'un changement acceptable. Voir le <b>Tableau 6</b> pour connaître les critères propres à chaque CV.
	Élevée	<b>Niveau III</b> – Un changement qui aura des effets potentiels faciles à observer, à mesurer et à décrire (facilement détectables sans programme de surveillance) et qui sont largement supérieurs aux lignes directrices ou aux seuils établis d'un changement acceptable. Voir le <b>Tableau 6</b> pour connaître les critères propres à chaque CV.
Moment de survenance <sup>5</sup>	Aucune sensibilité	<b>Niveau I</b> – L'effet ne se produit pas pendant les étapes critiques du cycle de vie ni pendant les périodes de récolte indiquées dans les calendriers de récolte créés dans le cadre d'études sur les connaissances traditionnelles.
	Sensibilité modérée	<b>Niveau II</b> – L'effet se produit au début ou à la fin d'une étape critique du cycle de vie, ou pendant des périodes de récolte opportunes indiquées dans les calendriers de récolte créés dans le cadre d'études sur les connaissances traditionnelles.

<sup>4</sup> Le **chapitre 6** présente les définitions spécifiques des CV pour le système de classement à trois niveaux.

<sup>5</sup> Pour ce qui est du **moment de survenance**, les étapes critiques du cycle de vie sont par exemple celles de la nidification, la reproduction, le frai et la mise bas, qui varient selon la CV et, d'une année sur l'autre, selon les conditions saisonnières. À titre d'exemple, il est clair que l'hiver est hors de la saison de nidification et de reproduction et que le printemps correspond clairement à cette période critique, tandis que le début du printemps et la fin de l'automne sont des périodes transitoires qui, selon les conditions saisonnières, peuvent influencer ou non sur l'étape du cycle de vie.

Critère d'évaluation	Portée du critère	Niveau de l'effet et définition <sup>4</sup>
	Sensibilité élevée	<b>Niveau III</b> – L'effet se produit pendant une étape critique du cycle de vie, ou pendant des périodes de récolte ciblées indiquées dans les calendriers de récolte créés dans le cadre d'études sur les connaissances traditionnelles.
<b>Étendue géographique</b> (limites spatiales) <sup>6</sup>	Empreinte du Projet	<b>Niveau I</b> - L'espace physique ou la zone directement touchée dans laquelle les composantes ou les activités du Projet sont situées ou la zone immédiatement adjacente, qui correspond aux limites définies de l'emprise de 100 m de la route toutes saisons et des installations permanentes et temporaires (p. ex., les voies d'accès temporaires et les carrières) dans lesquelles les effets potentiels sont probablement mesurables.
	ZEL	<b>Niveau II</b> - La zone dans laquelle les effets potentiels du Projet sont mesurables et qui s'étend au-delà de l'empreinte du Projet, mais pas au-delà de la ZEL (soit un corridor de 2 km ou de 20 km centré sur le tracé routier toutes saisons, selon la CV) ( <b>Carte 4</b> ).
	ZER	<b>Niveau III</b> – L'étendue régionale maximale prévue des effets directs, indirects et cumulatifs potentiels au-delà de la ZEL. Les limites de la ZER varieront selon la CV.
<b>Fréquence</b> (de survenance de l'effet)	Peu fréquent	<b>Niveau I</b> - L'effet potentiel se produit une seule fois ou rarement pendant la durée de vie du Projet (p. ex., défrichement initial de l'emprise routière).
	Sporadique ou intermittent	<b>Niveau II</b> - L'effet potentiel ne se produit qu'occasionnellement, sans fréquence prévisible, pendant la durée de vie du Projet (p. ex., dynamitage dans les carrières; bruit des engins de construction particuliers au site; collisions possibles entre animaux sauvages et véhicules).
	Régulier ou continu	<b>Niveau III</b> – L'effet potentiel se produit à intervalles réguliers et fréquents au cours de la phase du Projet où ils se produisent ou pendant la durée de vie du Projet (p. ex., circulation pendant la phase d'exploitation).
<b>Réversibilité</b> (degré de permanence)	Réversible (à court terme)	<b>Niveau I</b> – L'effet potentiel est facilement réversible sur une période relativement courte (moins de huit ans).
	Réversible (à long terme)	<b>Niveau II</b> - L'effet potentiel pourrait être réversible, mais sur une période longue (plus de huit ans).
	Irréversible	<b>Niveau III</b> – Les effets potentiels particuliers au Projet sont permanents et irréversibles.
<b>Contexte écologique et social</b> (résilience d'une CV face aux changements attribuables au projet)	Faible	<b>Niveau I</b> – Écologique – la CV n'est ni rare ni unique et est résiliente au changement imposé. Social – les Autochtones et leurs communautés au sein de la ZER peuvent s'adapter relativement facilement et maintenir les activités préalables à l'exécution du Projet.
	Modéré	<b>Niveau II</b> – Écologique – la CV présente une fragilité modérée ou saisonnière et a une certaine capacité de s'adapter au changement imposé. Social - les Autochtones et leurs communautés au sein de la ZER peuvent s'adapter après certains ajustements et maintenir les activités préalables à l'exécution du Projet, mais seulement avec un certain soutien.
	Élevée	<b>Niveau III</b> – Écologique – la CV est une espèce protégée ou désignée en vertu de la LEEVD et de la LEP et une espèce inscrite par le COSEPAC et le CDCMB comme étant très rare (S1) à rare (S2) ou fragile avec une faible résistance au

<sup>6</sup> Les **Figures 4-1** et **4-2** illustrent les limites spatiales de la ZEL et de la ZER pour chaque CV, qui sont présentées plus en détail au **Chapitre 6**.

Critère d'évaluation	Portée du critère	Niveau de l'effet et définition <sup>4</sup>
		<p>changement imposé ou faisant partie d'un écosystème très fragile. Social - les Autochtones et leurs communautés touchés au sein de la ZER ne pourront pas s'adapter aux changements ni maintenir les activités préalables à l'exécution du Projet.</p>

Tableau 6 : Description des critères relatifs à l'ampleur et des niveaux des effets environnementaux potentiels pour chaque CV

Composante	Facteur	Niveau I	Niveau II	Niveau III
Environnement physique	Qualité de l'air	Les émissions sont supérieures au niveau de référence, mais restent conformes à la réglementation et aux lignes directrices fédérales et provinciales applicables.	Les émissions pourraient dépasser les lignes directrices fédérales ou provinciales, ce qui pourrait avoir des effets environnementaux négatifs sur les ressources (terres, eau, biote) ou sur les résidents.	Les émissions dépasseront probablement les lignes directrices fédérales ou provinciales, ce qui aurait des effets environnementaux négatifs inacceptables sur les ressources (terres, eau, biote) ou sur les résidents.
	Climat	Les émissions de gaz à effet de serre seront inférieures à 0,1 % de l'objectif de taux d'émission de COV du Canada pour 2030 (523 Mt).	Les émissions de gaz à effet de serre représenteront de 0,1 à 1,0 % de l'objectif de taux d'émission de COV du Canada pour 2030 (523 Mt).	Les émissions de gaz à effet de serre seront supérieures à 1,0 % de l'objectif de taux d'émission de COV du Canada pour 2030 (523 Mt).
	Terrain, sols et géologie	Les effets sont qualifiés de mineurs et toute altération, perte ou contamination des sols est conforme à la réglementation et aux lignes directrices fédérales et provinciales applicables.	Toute altération, perte ou contamination des sols pourrait dépasser la réglementation et les lignes directrices fédérales et provinciales applicables, et pourrait avoir des effets environnementaux négatifs.	Toute altération, perte ou contamination des sols dépasserait la réglementation et les lignes directrices fédérales et provinciales applicables, et aurait des effets environnementaux négatifs inacceptables.
	Qualité de l'eau - Surface	Les effets sur la qualité de l'eau dans les eaux réceptrices sont conformes à la réglementation et aux lignes directrices fédérales et provinciales applicables; ou encore, en cas de dépassement de lignes directrices, on ne s'attend à aucun effet environnemental négatif au-delà de toute zone de dilution établie.	Les effets sur la qualité de l'eau dans les eaux réceptrices dépassent la réglementation et les lignes directrices fédérales et provinciales applicables et pourraient nuire aux utilisations de l'eau potable, à la vie aquatique ou à la faune sauvage, au-delà de toute zone de dilution établie.	Les effets sur la qualité de l'eau dans les eaux réceptrices dépassent la réglementation et les lignes directrices fédérales et provinciales applicables et nuiraient vraisemblablement aux utilisations de l'eau potable, à la vie aquatique ou à la faune sauvage, au-delà de toute zone de dilution établie, ce qui aurait probablement des effets environnementaux négatifs inacceptables.
	Quantité d'eau - surface	Le changement du débit des ruisseaux et des rivières reste dans la plage de variabilité	Le changement du débit des ruisseaux et des rivières est hors de la plage de variabilité naturelle	Le changement du débit des ruisseaux et des rivières est hors de la plage de variabilité naturelle et varie de plus



Composante	Facteur	Niveau I	Niveau II	Niveau III
		naturelle ou varie de moins de 15 % par rapport à la moyenne saisonnière.	et varie de 15 % à 25 % par rapport à la moyenne saisonnière.	de 25 % par rapport à la moyenne saisonnière.
<b>Environnement physique</b>	Qualité de l'eau - souterraine	Les effets sur la qualité de l'eau dans les eaux réceptrices sont conformes à la réglementation et aux lignes directrices fédérales et provinciales applicables ; ou encore, en cas de dépassement des lignes directrices, on ne s'attend à aucun effet environnemental négatif.	Les effets sur la qualité de l'eau dans les eaux réceptrices dépassent la réglementation et les lignes directrices fédérales et provinciales applicables et pourraient nuire aux utilisations de l'eau potable.	Les effets sur la qualité de l'eau dans les eaux réceptrices dépassent la réglementation et les lignes directrices fédérales et provinciales applicables et nuiraient probablement aux utilisations de l'eau potable, ce qui aurait des effets environnementaux négatifs inacceptables.
	Quantité d'eau - souterraine	Le changement du débit des ruisseaux et des rivières alimentées par des eaux souterraines ou de la production des puits varie de moins de 15 % par rapport à la moyenne saisonnière.	Le changement du débit des ruisseaux et des rivières alimentées par des eaux souterraines ou de la production des puits varie de 15 % à 25 % par rapport à la moyenne saisonnière.	Le changement du débit des ruisseaux et des rivières alimentées par des eaux souterraines ou de la production des puits varie de plus de 25 % par rapport à la moyenne saisonnière.
<b>Environnement biologique</b>	Environnement aquatique (vie aquatique, poisson et habitat du poisson)	Travaux ou ouvrages nécessaires dans l'eau, mais aucune perte nette de la capacité productive de l'habitat du poisson et aucune réduction mesurable des communautés ou populations de poisson.	Travaux ou ouvrages nécessaires dans l'eau qui mèneront à une perte nette de la capacité productive de l'habitat du poisson, ce qui affectera les communautés ou populations de poisson à l'échelon local.	Travaux ou ouvrages nécessaires dans l'eau qui mèneront à une perte nette de la capacité productive de l'habitat du poisson, ce qui affectera les communautés ou populations de poisson.
	Espèces aquatiques en péril - Esturgeon jaune	Travaux ou ouvrages nécessaires dans l'eau, mais dont l'effet est considéré comme mineur; l'altération ou la perte d'habitat se limite à l'habitat non limitatif et est considéré comme mineure au vu de la disponibilité.	Travaux ou ouvrages nécessaires dans l'eau et qui pourraient avoir un effet mesurable sur des membres des espèces, comme le déplacement d'étapes critiques de la vie (peut être détecté par un programme de surveillance bien conçu). L'effet potentiel est	Travaux ou ouvrages nécessaires dans l'eau qui auront sur des membres des espèces des effets possibles (p. ex., la mortalité) faciles à observer, à mesurer et à décrire (facilement détectables sans programme de surveillance) et qui auront des effets sur l'habitat limitatif.

Composante	Facteur	Niveau I	Niveau II	Niveau III
			considéré comme mineur compte tenu de la taille de la population ou de la disponibilité de l'habitat et il n'a aucun effet sur l'habitat limitatif.	
	Végétation et terres humides	Effet considéré comme mineur (ne touche que des communautés ou des espèces courantes).	L'activité peut affecter de façon mesurable des espèces ou communautés végétales, mais l'effet se limite aux communautés ou espèces courantes.	L'activité affectera probablement de façon mesurable des espèces ou communautés végétales et pourrait affecter des espèces rares ou protégées.
<b>Environnement biologique</b>	Faune sauvage et habitat de la faune sauvage (amphibiens et reptiles, oiseaux migrateurs, animaux à fourrure, gros gibier)	Un changement qui n'aura probablement pas d'effet potentiel définissable, détectable ou mesurable et que l'on considère se produire au niveau individuel, sans toucher une population ou la disponibilité de l'habitat.	Un changement qui aura un effet potentiel mesurable sur des populations (facilement détecté par un programme de surveillance bien conçu) et que l'on considère comme modéré au vu de la disponibilité de l'habitat.	Un changement qui aura sur des populations des effets potentiels faciles à observer, à mesure et à décrire (facilement détectables sans programme de surveillance) et que l'on considère avoir un effet majeur sur la disponibilité de l'habitat.
	Espèces sauvages en péril	L'effet est considéré comme mineur, l'altération ou la perte d'habitat se limite à l'habitat non critique et est considéré comme mineur au vu de la disponibilité.	Un changement qui aura un effet potentiel mesurable sur des membres des espèces, comme le déplacement d'étapes critiques de la vie (détectable par un programme de surveillance bien conçu). L'effet potentiel est considéré comme mineur au vu de la disponibilité de l'habitat et ne touche pas d'habitat critique.	Un changement qui aura sur des membres des espèces des effets potentiels (p. ex., la mortalité ou la destruction de nids) faciles à observer, à mesurer et à décrire (facilement détectables sans programme de surveillance) et qui auront des effets sur l'habitat critique.
<b>Autochtones</b> (effets que les changements à l'environnement causés	Conditions socio-économiques, y compris l'usage de voies navigables, les	Les Autochtones et leurs communautés au sein de la ZER sont capables de s'adapter relativement facilement et de	Les Autochtones et leurs communautés au sein de la ZER sont capables de s'adapter après certains ajustements et de maintenir les activités préalables à	Les Autochtones et leurs communautés au sein de la ZER ne pourront pas s'adapter aux changements ni maintenir les activités préalables à l'exécution du Projet.

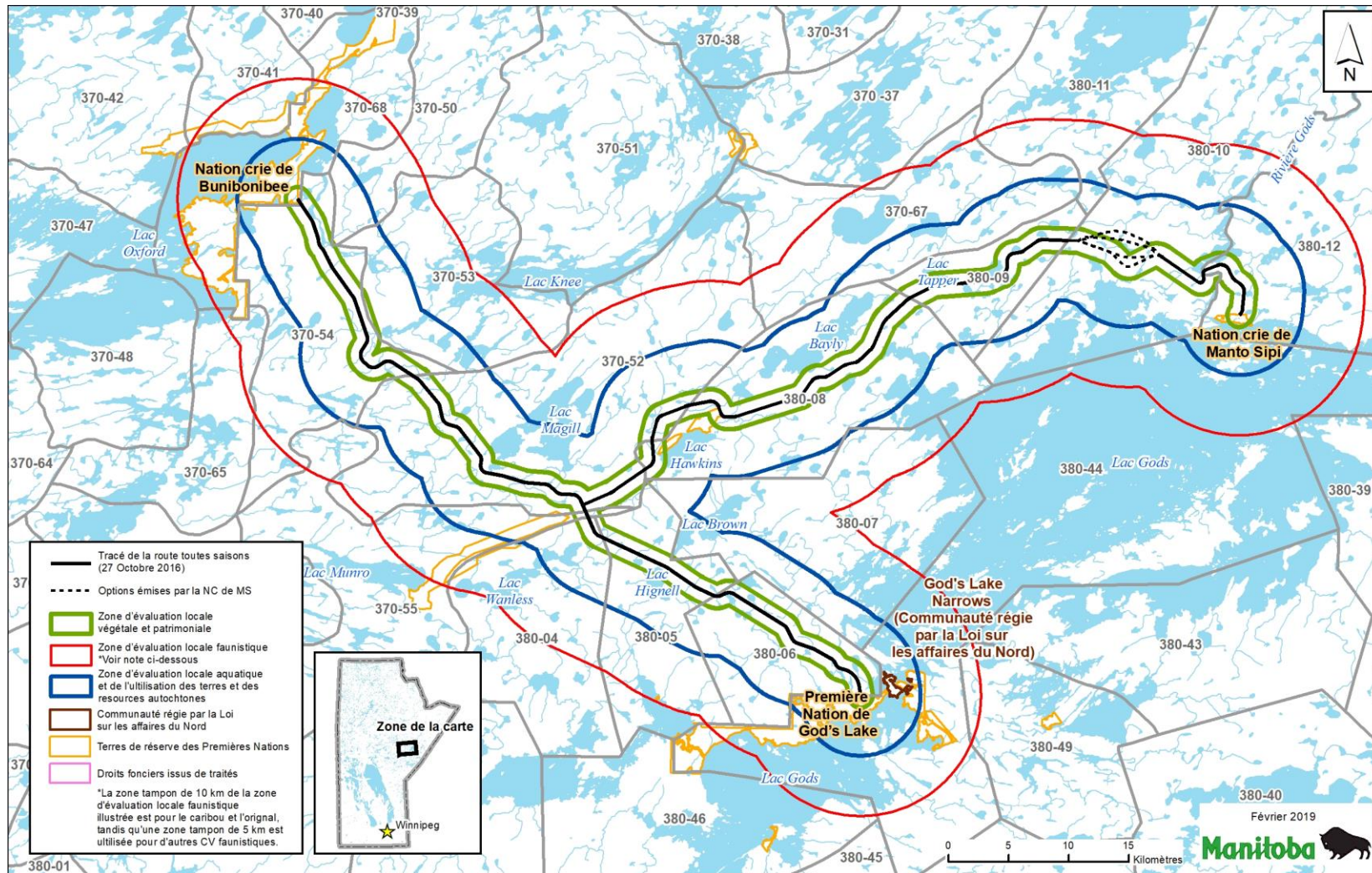
Composante	Facteur	Niveau I	Niveau II	Niveau III
par le Projet auront sur les activités pratiquées)	utilisations récréatives et les activités commerciales de chasse, pêche, piégeage et cueillette.	maintenir les activités préalables à l'exécution du Projet.	l'exécution du Projet, mais seulement avec un certain soutien.	
<b>Environnement humain</b> (effets que les changements à l'environnement causés par le Projet auront sur l'utilisation des terres)	Utilisation actuelle des terres dans la zone, y compris les activités commerciales, l'utilisation des voies navigables et les loisirs de plein air.	Les utilisations actuelles des terres dans la zone peuvent continuer relativement facilement, et les niveaux préalables à l'exécution du Projet peuvent être maintenus.	Les utilisations actuelles des terres dans la zone peuvent continuer avec une certaine adaptation, et les niveaux préalables à l'exécution du Projet peuvent être maintenus, mais seulement avec un certain soutien.	Les utilisations actuelles des terres dans la zone ne pourront pas se poursuivre et les niveaux préalables à l'exécution du Projet ne pourront pas être maintenus.
	Santé humaine (bruit, qualité de l'air, qualité de l'eau potable et utilisée à des fins récréatives et aliments prélevés dans la nature).	Changements de certains paramètres de moins de 10 % par rapport aux conditions de référence dans la ZER.	Changements de certains paramètres de 10 % à 20 % par rapport aux conditions de référence dans la ZER.	Changements de certains paramètres de plus de 20 % par rapport aux conditions de référence dans la ZER.
<b>Environnement humain</b> (effets que les changements à l'environnement causés par le Projet auront sur	Patrimoine physique et culturel et structures, sites ou objets ayant une importance historique, archéologique,	Des ressources sont perturbées par le Projet proposé et sont récupérables.	Des ressources d'importance locale sont perturbées par le Projet proposé et ne sont pas récupérables.	Des ressources d'importance régionale ou nationale sont perturbées par le Projet proposé et ne sont pas récupérables.

Composante	Facteur	Niveau I	Niveau II	Niveau III
l'utilisation des terres)	paléontologique ou architecturale			

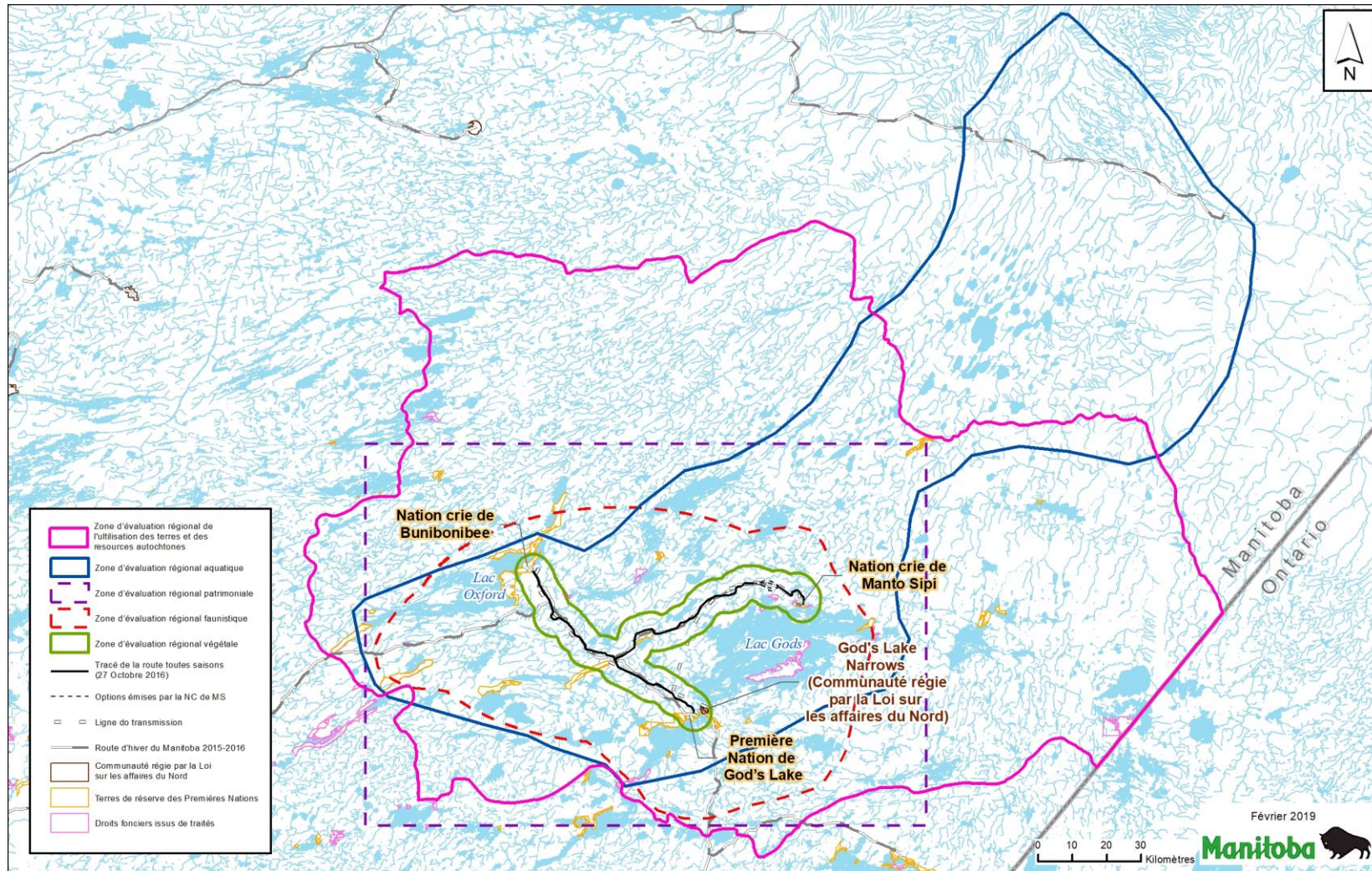
- L'empreinte du Projet - L'espace physique ou la zone directement touchée dans laquelle sont situées les composantes et les activités du Projet et la zone immédiatement adjacente, qui correspond aux limites définies de l'emprise de 100 m de la route toutes saisons. Les installations permanentes et temporaires (p. ex., les voies d'accès temporaires, ainsi que les camps de construction, les bancs d'emprunt et les carrières, là où possible) dans lesquelles les effets pourront probablement être mesurés sont également incluses.
- ZEL – Zone spatiale où l'on s'attend à ce que se concentrent essentiellement les changements mesurables subis par la plupart des CV. Les limites de la ZEL varient en fonction de la CV. La ZEL est la zone où les effets du Projet sont mesurables et qui s'étend au-delà de l'empreinte du Projet, comme l'illustre la **Carte 4**.
  - ZEL faunistique (ongulés)
    - 2 924 km<sup>2</sup>
    - 20 km centrés sur le tracé de la route toutes saisons
  - ZEL pour l'utilisation des terres et des ressources autochtones, ZEL aquatique, ZEL faunistique (autres que les ongulés)
    - 1 431 km<sup>2</sup>
    - 10 km centrés sur le tracé de la route toutes saisons
  - ZEL végétale et ressources patrimoniales
    - 284 km<sup>2</sup>
    - 2 km centrés sur le tracé de la route toutes saisons
- ZER – Zone située au-delà de la ZEL où l'on s'attend que se concentrent la plupart des effets indirects et cumulatifs potentiels, comme l'illustre la **Carte 5**.
  - ZER pour l'utilisation des terres et des ressources autochtones
    - 31 936 km<sup>2</sup>
    - englobe les territoires traditionnels de la Nation crie de Manto Sipi, de la Nation crie de Bunibonibee et de la Première Nation de God's Lake tels que définis par les connaissances traditionnelles
  - ZER aquatique
    - 20 842 km<sup>2</sup>
    - Comprend les zones en amont et en aval de la ZEL qui sont reliées aux cours d'eau pouvant être touchés par l'empreinte du Projet, au cours supérieur des ruisseaux touchés et aux plans d'eau récepteurs en aval, comme la rivière Hayes et le lac Gods

- ZER pour les ressources patrimoniales
  - 18 093 km<sup>2</sup>
  - Fondée sur les limites indiquées sur la feuille de carte du SNRC dans lesquelles se situe le tracé de la route toutes saisons, ou qui sont proches du tracé et contiennent un échantillon permettant de comparer les nouveaux sites découverts aux données de référence
- ZER faunistique
  - 8 991 km<sup>2</sup>
  - Établie pour veiller à la prise en compte des domaines vitaux d'espèces qui ont de très grands domaines et des zones d'utilisation traditionnelle, en utilisant une approche multidisciplinaire qui intègre des facteurs biophysiques et sociaux (les espèces de particulière importance pour les communautés locales ont été déterminées grâce à des ateliers, des journées portes ouvertes et des débats communautaires)
- ZER végétale
  - 1 431 km<sup>2</sup>
  - Zone qui s'étend au-delà de la ZEL dans un corridor de 10 km centré sur le tracé de la route toutes saisons

**Carte 6 : Zone d'évaluation locale du Projet proposé**



Carte 7 : Zone d'évaluation régionale du Projet proposé



### 5.3 Les composantes valorisées

Les CV qui ont été choisies pour les évaluations des effets et les raisons justifiant la sélection de chacune de ces composantes sont présentées dans le **Tableau 7**. Une description de chaque CV sélectionnée figure dans les **Sections 5.3.1 à 5.3.9**, y compris une vue d'ensemble de la situation des activités préliminaires menées à ce jour, les changements anticipés dans l'environnement et les effets connexes, les mesures d'atténuation pour contrer les effets potentiels et une discussion au sujet des effets résiduels potentiels qui pourraient découler du Projet. Une description détaillée des effets anticipés découlant du Projet sur les CV ainsi que les mesures d'atténuation spécifiques qui seront mises en œuvre sont fournies au **Chapitre 6** de de l'étude d'impact environnemental du Projet 6 - route toutes saisons reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake.

L'information environnementale pour chaque CV a été principalement obtenue grâce à la réalisation d'études techniques détaillées et d'études locales sur l'utilisation traditionnelle des terres et les savoirs traditionnels, aux sources publiées et aux commentaires reçus par l'intermédiaire du PEAP concernant ce Projet.

#### 5.3.1 Environnement atmosphérique

##### 5.3.1.1 Qualité de l'air

Le Projet est situé dans la région écoclimatique de la haute région boréale qui s'étend du nord-ouest de l'Ontario au centre du Manitoba et de la Saskatchewan jusqu'au Grand Lac des Esclaves dans le sud des Territoires du Nord-Ouest (Smith *et al.*, 1998). En raison du climat continental, quatre saisons avec des régimes distincts de température et de précipitations se produisent. La ZER a des étés relativement courts et frais, caractérisés par de longues journées avec une obscurité nocturne minimale et des hivers longs et froids avec de courtes journées et de longues nuits.

La qualité de l'air devrait être très bonne à proximité du Projet étant donné que la zone est éloignée et qu'il n'y a pas de sources d'émission majeures dans la ZER. Il est peu probable que la qualité de l'air soit influencée par des sources anthropiques localisées provenant de la Nation crie de Manto Sipi, de la Nation crie de Bunibonibee, de la Première Nation de God's Lake et de la communauté régie par la Loi sur les affaires du Nord de Gods Lake Narrows. L'influence la plus notable sur la qualité de l'air de la ZER est celle des feux de forêt qui se produisent à l'intérieur et à l'extérieur de la ZER.

La qualité de l'air de l'empreinte du Projet et de la ZEL peut être défavorablement affectée par la construction de routes et les activités d'exploitation et d'entretien en raison de la production de poussières et de particules atmosphériques provenant du dynamitage, du concassage, du stockage, de la construction de la plate-forme et des émissions produites par les véhicules et les équipements. Les effets environnementaux potentiels de la poussière et des émissions atmosphériques pendant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation du Projet devraient être minimes et principalement localisés dans l'empreinte du Projet et dans la ZEL.





Tableau 7 : Composantes valorisées de l'évaluation environnementale du Projet et justification de leur sélection

Composante valorisée	Importance				Justification de la sélection	Zones d'évaluation
	PN <sup>1</sup>	Gouv.	Public <sup>2</sup>	Autre <sup>3</sup>		
<b>Environnement physique</b>						
<b>Environnement atmosphérique</b>		√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ il existe un lien étroit entre la qualité de l'air, les niveaux de bruit et de vibrations et les autres CV</li> <li>▪ les changements dans la qualité de l'air, les niveaux de bruit ou les vibrations peuvent affecter la qualité de vie des personnes à proximité du Projet proposé</li> <li>▪ les changements dans les niveaux de bruit et les vibrations peuvent affecter le poisson et la faune et déranger les résidents locaux ou les utilisateurs des ressources</li> <li>▪ les changements dans l'environnement atmosphérique peuvent avoir des effets potentiels sur le climat et le microclimat</li> <li>▪ les lignes directrices de l'Agence définissent l'environnement atmosphérique en tant que CV à considérer pour l'EE (Agence canadienne d'évaluation environnementale 2017)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Utilisation des terres et des ressources autochtones ZEL et ZER autochtones</li> </ul>
<b>Qualité des eaux souterraines et des eaux de surface</b>		√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ les changements dans les eaux souterraines peuvent affecter la quantité et la qualité de l'eau de surface, ce qui peut avoir une incidence sur les environnements aquatiques et terrestres, ainsi que les personnes qui utilisent ces ressources</li> <li>▪ les changements à la qualité de l'eau de surface peuvent affecter les milieux aquatiques et terrestres et, par conséquent, l'utilisation de ces ressources pour les peuples autochtones</li> <li>▪ Les lignes directrices de l'Agence indiquent que les eaux souterraines et les eaux de surface doivent être considérées pour l'EE (Agence canadienne d'évaluation environnementale 2017)</li> <li>▪ la qualité de l'eau est règlementée en vertu de la Loi sur la protection des eaux (Manitoba)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZEL et ZER autochtones</li> </ul>
<b>Poisson et habitat du poisson</b>						
<b>Habitat du poisson</b>	√	√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ soutient les espèces de poissons qui sont importantes pour la culture des communautés autochtones et locales, les activités et les valeurs traditionnelles et économiques</li> <li>▪ protégées en vertu de la Loi sur les pêches fédérale qui interdit la modification ou la destruction permanente de l'habitat du poisson faisant partie d'une pêche commerciale, récréative ou autochtone tel que défini par la Loi</li> <li>▪ les effets sur l'habitat du poisson relèvent de la compétence fédérale et, par conséquent, est donc conforme à l'article 5 de la LCEE 2012</li> <li>▪ les lignes directrices de l'Agence définissent l'habitat du poisson en tant que CV à prendre en compte dans l'EE (Agence canadienne d'évaluation environnementale 2017)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZEL et ZER aquatiques</li> </ul>

Composante valorisée	Importance				Justification de la sélection	Zones d'évaluation
	PN <sup>1</sup>	Gouv.	Public <sup>2</sup>	Autre <sup>3</sup>		
					<ul style="list-style-type: none"> <li>englobe les caractéristiques biophysiques de l'environnement aquatique et les niveaux des tropiques inférieurs (p. ex., plantes aquatiques et communautés d'invertébrés benthiques)</li> <li>l'habitat du poisson est souvent utilisé comme substitut pour ses capacités de production d'habitats aquatiques</li> </ul>	
Poisson	√	√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>les poissons qui font partie de la pêche commerciale, récréative ou autochtone au sens de la Loi sur les pêches fédérale ou qui la soutiennent sont protégés en vertu de la Loi</li> <li>les effets sur le poisson relèvent de la compétence fédérale et, par conséquent, sont conformes à l'article 5 de la LCEE 2012</li> <li>les lignes directrices de l'Agence indiquent que le poisson doit être pris en compte dans l'EE (Agence canadienne d'évaluation environnementale 2017)</li> <li>important en tant que source de nourriture pour les personnes, les communautés locales et l'écosystème qui habitent la région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ZEL et ZER aquatiques</li> </ul>
Esturgeon jaune	√	√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>la population du sud de la baie d'Hudson et de la baie James est classée comme une « espèce préoccupante » par le COSEPAC</li> <li>les effets sur les espèces aquatiques tels que définis dans la LEP sont un domaine de compétence fédérale et, par conséquent, sont conformes à l'article 5 de la LCEE 2012</li> <li>les lignes directrices de l'Agence indiquent que les espèces en péril doivent être prises en compte dans l'EE (Agence canadienne d'évaluation environnementale 2017)</li> <li>récolte de subsistance par les Premières Nations dans la ZER et importance culturelle, sociale et économique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ZEL et ZER aquatiques</li> </ul>
<b>Environnement terrestre</b>						
Espèces en péril (végétation)		√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>protégées en vertu de la LEP fédérale</li> <li>évaluées par le COSEPAC</li> <li>protégées par la LEEVD et celles répertoriées comme très rares à rares par le CDCMB</li> <li>les lignes directrices de l'Agence indiquent que les espèces en péril doivent être prises en compte dans l'EE (Agence canadienne d'évaluation environnementale 2017)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ZEL et ZER végétales</li> </ul>
Principales zones de récolte commu-	√	√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>sont importantes pour la culture des communautés autochtones et locales, les activités et valeurs traditionnelles et économiques</li> <li>les communautés végétales font partie intégrante de l'écosystème et fournissent de la nourriture et un habitat à la faune</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ZEL et ZER végétales</li> </ul>

Composante valorisée	Importance				Justification de la sélection	Zones d'évaluation
	PN <sup>1</sup>	Gouv.	Public <sup>2</sup>	Autre <sup>3</sup>		
nautaires (végétation)						
Orignal (Mammifères; Ongulés)	√		√	√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ important pour les activités culturelles et traditionnelles autochtones</li> <li>▪ les Premières Nations et d'autres chassent l'orignal dans la région comme source de nourriture</li> <li>▪ importance écologique/fonction en tant que proie des loups</li> <li>▪ indicateur de l'habitat - généraliste et représente les besoins en matière d'habitat pour le groupe de grandes espèces</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZEL et ZER faunistiques</li> </ul>
Caribou (Mammifères; Ongulés)	√	√	√	√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le caribou des bois boréal (rang de Norway House) est classé comme étant « menacé » par le COSEPAC, l'annexe 1 de la LEP et de la LEEVD (Manitoba), le caribou des îles Pen (migrateur de l'Est) sont jugés « en voie de disparition » par le COSEPAC, une nécessité réglementaire d'évaluer l'habitat essentiel du caribou des bois</li> <li>▪ les lignes directrices de l'Agence indiquent que les espèces en péril doivent être prises en compte dans l'EE (Agence canadienne d'évaluation environnementale 2017)</li> <li>▪ importance écologique/fonction en tant que proie des loups</li> <li>▪ très sensible au bruit de construction et à la présence humaine</li> <li>▪ les Premières Nations chassent le caribou comme source de nourriture et ils ont une importance sociale et culturelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZEL et ZER faunistiques</li> </ul>
Castor (Mammifères; Animaux à fourrure aquatiques) <sup>7</sup>	√		√	√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ récolte commerciale pour les Premières Nations et d'autres</li> <li>▪ pierre angulaire et animal aquatique à fourrure représentatif</li> <li>▪ tolérant les activités humaines, mais peut être affecté par la perte d'habitat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZEL et ZER faunistiques</li> </ul>
Martre (Mammifères; Animaux à	√		√	√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ récolte commerciale pour les Premières Nations et d'autres</li> <li>▪ caractéristiques des prédateurs de niveau supérieur des environnements terrestres des hautes terres</li> <li>▪ espèce prédatrice/proie importante</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZEL et ZER faunistiques</li> </ul>

<sup>7</sup> Les communautés des Premières Nations ont identifié le vison, le rat musqué et la loutre comme des CV potentiels, mais ils n'ont pas été inclus pour les raisons suivantes. Le castor a été choisi comme CV représentant des animaux à fourrure aquatiques, ce qui comprend un habitat propice au vison, au rat musqué et à la loutre. L'habitat du castor peut également être modélisé avec l'information existante, et sa distribution et son abondance peuvent être mesurées par des enquêtes de huttes et d'étangs.

Composante valorisée	Importance				Justification de la sélection	Zones d'évaluation
	PN <sup>1</sup>	Gouv.	Public <sup>2</sup>	Autre <sup>3</sup>		
fourrure terrestres) <sup>8</sup>						
Bernache du Canada (Oiseaux; Sauvagine)	√	√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ protégé en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</li> <li>▪ les effets sur les oiseaux migrateurs en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs relèvent de la compétence fédérale et, par conséquent, sont conformes à l'article 5 de la LCEE 2012</li> <li>▪ les Premières Nations ont identifié la bernache du Canada comme une espèce importante qui est chassée au printemps et à l'automne</li> <li>▪ chasse et permis en vertu de la Loi sur la conservation de la faune (Manitoba)</li> <li>▪ la bernache est une espèce d'oiseau migrateur qui s'alimente des herbes le long des rives et à l'intérieur des terres et qui utilise les zones humides pour le repos ou leurs haltes migratoires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZEL et ZER faunistiques</li> </ul>
Canard colvert (Oiseaux; Sauvagine; Carnards barboteurs)	√	√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ protégé en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</li> <li>▪ les effets sur les oiseaux migrateurs en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs relèvent de la compétence fédérale et, par conséquent, sont conformes à l'article 5 de la LCEE 2012</li> <li>▪ la région de conservation boréale 8 et le Plan nord-américain de gestion de la sauvagine (Canards illimités, 2012) considèrent le canard colvert comme une espèce prioritaire</li> <li>▪ les Premières Nations de la région chassent les canards colverts</li> <li>▪ le canard colvert est une espèce d'oiseaux migrateurs qui s'alimente dans des zones de végétation aquatique de marais peu profonds et de terres humides</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZEL et ZER faunistiques</li> </ul>
Fuligule à collier (Oiseaux; Sauvagine;	√	√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ protégé en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</li> <li>▪ les effets sur les oiseaux migrateurs en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs relèvent de la compétence fédérale et, par conséquent, sont conformes à l'article 5 de la LCEE 2012</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZEL et ZER faunistiques</li> </ul>

<sup>8</sup> Les communautés des Premières Nations ont désigné le pékan, un animal à fourrure terrestre, comme une CV potentielle, mais il n'a pas été inclus pour les raisons suivantes. La martre représente un habitat propice au pêcheur. La martre est la principale espèce piégée dans la ZER, et les données préliminaires provenant des études de la voie et des trappeurs dans la région existent. Les données sur le pékan sont limitées et on pense que leur nombre est beaucoup plus faible que celui de la martre dans cette région. De même, le carcajou ne se qualifiait pas en tant que CV en raison de leur très petit nombre, de leurs domaines vitaux extrêmement étendus et de leur dépendance à la charogne, rendant la modélisation et la surveillance extrêmement difficile.

Composante valorisée	Importance				Justification de la sélection	Zones d'évaluation
	PN <sup>1</sup>	Gouv. Public <sup>2</sup>	Autre <sup>3</sup>			
Canards plongeurs)					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la région de conservation boréale 8 et le Plan nord-américain de gestion de la sauvagine (Canards illimités, 2012) identifient le fuligule à collier comme une espèce prioritaire</li> <li>▪ Les Premières nations de la région chassent les fuligules à collier</li> <li>▪ les fuligules à collier sont une espèce d'oiseaux migrateurs qui utilise des prairies adjacentes à l'eau ou à la végétation émergente</li> </ul>	
Pygargue à tête blanche (Oiseaux; Rapace)	√	√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ important pour la culture des Premières Nations</li> <li>▪ prédateur supérieur</li> <li>▪ la Loi sur la conservation de la faune (Manitoba) protège les nids et les arbres nicheurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZEL et ZER faunistiques</li> </ul>
Gélinotte huppée (Oiseaux; Gibier à plumes sédentaire)	√	√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ les Premières Nations chassent la gélinotte huppée</li> <li>▪ une espèce proie qui représente la forêt décidue</li> <li>▪ chasse et permis en vertu de la Loi sur la conservation de la faune (Manitoba)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZEL et ZER faunistiques</li> </ul>
Paruline à tête cendrée (Oiseaux; Oiseau chanteur migrateur)		√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ protégé en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</li> <li>▪ les effets sur les oiseaux migrateurs en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs relèvent de la compétence fédérale et, par conséquent, sont conformes à l'article 5 de la LCEE 2012</li> <li>▪ trouvé en nombre suffisant pendant l'évaluation des oiseaux nicheurs à surveiller</li> <li>▪ autres études à comparer - augmente pendant les éclosions de la tordeuse des bourgeons de l'épinette</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZEL et ZER faunistique</li> </ul>
Paruline couronnée (Oiseaux; Oiseau chanteur migrateur)		√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ protégé en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</li> <li>▪ les effets sur les oiseaux migrateurs en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs relèvent de la compétence fédérale et, par conséquent, sont conformes à l'article 5 de la LCEE 2012</li> <li>▪ bien étudié (p. ex., fragmentation)</li> <li>▪ surveillance des oiseaux aviaires boréaux (www.borealbirds.ca) cas type du Projet et espèce sensible à la zone</li> <li>▪ stratégie de la région de conservation boréale 8, liste des espèces prioritaires pour l'intendance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZEL et ZER faunistiques</li> </ul>

Composante valorisée	Importance				Justification de la sélection	Zones d'évaluation
	PN <sup>1</sup>	Gouv.	Public <sup>2</sup>	Autre <sup>3</sup>		
Moucherolle à ventre jaune (Oiseaux; Oiseau chanteur migrateur)		√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>protégé en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</li> <li>les effets sur les oiseaux migrateurs en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs relèvent de la compétence fédérale et, par conséquent, sont conformes à l'article 5 de la LCEE 2012</li> <li>nidification au sol</li> <li>stratégie de la région de conservation boréale 8, liste des espèces prioritaires pour l'intendance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ZEL et ZER faunistiques</li> </ul>
Paruline à couronne rousse (Oiseaux; Oiseau chanteur migrateur)		√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>protégé en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</li> <li>les effets sur les oiseaux migrateurs en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs relèvent de la compétence fédérale et, par conséquent, sont conformes à l'article 5 de la LCEE 2012</li> <li>oiseaux chanteurs migrateurs néotropicaux occupant des tourbières et des forêts de conifères ouvertes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ZEL et ZER faunistiques</li> </ul>
Rainette crucifère (Amphibiens)		√			<ul style="list-style-type: none"> <li>nombreux dans la ZER</li> <li>caractéristique des étangs boisés, près de leur aire de répartition nordique qui s'étend généralement à l'est du lac Winnipeg</li> <li>fonction de réseau alimentaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ZEL et ZER faunistiques</li> </ul>
<b>Environnement autochtone et humain</b>						
Utilisation des terres et des ressources	√	√	√	√	<ul style="list-style-type: none"> <li>les effets sur l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles relèvent de la compétence fédérale et, par conséquent, sont conformes à l'article 5 de la LCEE 2012</li> <li>les lignes directrices de l'Agence indiquent que les peuples autochtones devraient être pris en compte pour l'EE (Agence canadienne d'évaluation environnementale 2017)</li> <li>plusieurs espèces de poissons, de plantes et d'animaux sauvages sont importantes pour les activités et les valeurs culturelles, traditionnelles ou économiques des communautés autochtones et locales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ZEL et ZER autochtones</li> </ul>
Voies de déplacement	√			√	<ul style="list-style-type: none"> <li>peuvent interagir avec le Projet proposé et être potentiellement touchées par celui-ci, les types de voies de déplacement pouvant être touchées comprennent l'accès aux voies navigables, aux portages et à d'autres sentiers</li> <li>les lignes directrices de l'Agence indiquent que les peuples autochtones devraient être pris en compte pour l'EE (Agence canadienne d'évaluation environnementale 2017)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ZEL et ZER autochtones</li> </ul>

Composante valorisée	Importance				Justification de la sélection	Zones d'évaluation
	PN <sup>1</sup>	Gouv.	Public <sup>2</sup>	Autre <sup>3</sup>		
					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ importance pour la culture communautaire locale et autochtone, ainsi que pour les activités et les valeurs traditionnelles</li> <li>▪ les droits des Premières Nations à la navigation sur les voies navigables sont protégés en vertu du Traité (Gouvernement du Canada, 2013)</li> </ul>	
Économie	√	√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ les changements à l'économie et les effets potentiels de ces changements sur les peuples autochtones doivent être évalués conformément à l'article 5 de la LCEE 2012</li> <li>▪ les lignes directrices de l'Agence indiquent que les peuples autochtones devraient être pris en compte pour l'EE (Agence canadienne d'évaluation environnementale, 2017)</li> <li>▪ des inquiétudes ont été soulevées au cours de la 4<sup>e</sup> ronde du PEAP sur le prix des biens et le coût de la vie étant donné que les routes d'hiver ne sont pas aussi accessibles que par le passé étant donné les effets du réchauffement climatique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZEL et ZER autochtones</li> </ul>
Ressources patrimoniales et archéologiques		√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ les effets sur le patrimoine physique et culturel et sur toute structure, tout site ou toute chose ayant une importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale relèvent de la compétence fédérale et sont donc conformes à l'article 5 de la LCEE 2012</li> <li>▪ les lignes directrices de l'Agence indiquent que les peuples autochtones devraient être pris en compte pour l'EE (Agence canadienne d'évaluation environnementale 2017)</li> <li>▪ importantes pour les activités et les valeurs culturelles et traditionnelles des communautés autochtones et locales</li> <li>▪ protégées en vertu de la Loi sur les richesses patrimoniales (Manitoba)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZEL et ZER des ressources patrimoniales</li> </ul>
Santé et sécurité humaines		√		√	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ lié à l'article 5 de la LCEE 2012</li> <li>▪ les lignes directrices de l'Agence indiquent que l'EE devrait décrire comment les changements à l'environnement potentiellement causés par le Projet proposé auront une incidence sur la santé humaine (Agence canadienne d'évaluation environnementale 2017)</li> <li>▪ les changements dans l'environnement atmosphérique peuvent affecter la santé humaine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZEL et ZER autochtones</li> </ul>

<sup>1</sup> La Nation crie de Bunibonibee, la Nation crie de Manto Sipi, la Première Nation de God's Lake et la communauté régie par la Loi sur les affaires du Nord de Gods Lake Narrows.

<sup>2</sup> Contribution du public et des intervenants.

<sup>3</sup> Collecte de données primaires, références bibliographiques, commentaires d'experts et jugement professionnel.



Le bruit est limité dans la ZER et se limite aux sources locales provenant des avions, des véhicules sur les routes de réserve des Premières Nations, de la circulation véhiculaire le long de la route d'hiver et de la circulation en motoneige et en VTT sur les sentiers. Les sources soutenues de bruit proviennent uniquement des communautés de la Nation crie de Manto Sipi, de la Nation crie de Bunibonibee, de la Première Nation de God's Lake et de la communauté régie par la Loi sur les affaires du Nord de Gods Lake Narrows.

Il y a peu de présence humaine présente dans l'empreinte du Projet, car il n'y a pas de résidences ou de cabines connues à proximité immédiate du tracé routier toutes saisons proposé. Les activités de construction du Projet sont situées à environ 250 m de la résidence la plus proche dans la communauté de la Nation crie de Manto Sipi, à 1,5 km dans les communautés de la Nation crie de Bunibonibee et de la Première Nation de God's Lake et à 3 km de la communauté régie par la Loi sur les affaires du Nord. Les niveaux de bruit ambiant peuvent augmenter pendant la construction, l'entretien et l'exploitation de la route toutes saisons en raison de l'utilisation d'équipement et de véhicules. En outre, le dynamitage des roches représente une source de bruit pendant la construction.

La construction liée au Projet ou le bruit opérationnel serait bien en dessous des niveaux qui affecteraient la santé humaine étant donné la distance entre la route toutes saisons et les bâtiments dans les communautés. Les activités bruyantes de construction telles que le dynamitage sont restreintes aux heures de jour (de 8 h à 18 h) selon les règlements du Manitoba (Loi sur les mines et les minéraux) et dans les zones de construction. Aucun effet négatif du bruit sur les communautés locales lié à la phase de construction n'est prévu en raison des caractéristiques de la zone tampon du paysage et de la distance entre les composants du Projet et les bâtiments locaux (voir également la **Section 5.3.9.5 Santé et sécurité**).

Les effets environnementaux potentiels sur la qualité de l'air pouvant survenir au cours du Projet et les mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour réduire le potentiel d'effets sur l'environnement atmosphérique sont résumés au **Tableau 8**.

**Tableau 8 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour la qualité de l'air durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation**

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ augmentation des particules (poussières) des activités de construction, d'entretien et d'exploitation (p. ex., dynamitage, concassage, empilage, construction de la plate-forme, entretien de plate-forme/réfection de la</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ suppression de la poussière (EP18 et ES 130.11)</li> <li>▪ limites de vitesse des véhicules de construction pendant la construction</li> <li>▪ limites de vitesse des véhicules du public</li> <li>▪ application de produits de contrôle de la poussière dans les zones à problèmes principales (EP18 et ES 130.11)</li> <li>▪ le contrôle de la taille des agrégats et l'utilisation de matériaux granitiques réduisent la production de poussière sur la plate-forme</li> <li>▪ utiliser des carburants à faible teneur en soufre</li> </ul>

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<p>chaussée, transport et circulation publique) et utilisation de véhicules et de l'équipement de construction, de l'équipement d'entretien et de véhicules du public</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ augmentation des émissions des véhicules (p. ex., dioxyde de soufre, oxyde d'azote et particules diésel) provenant de l'utilisation de véhicules et de l'équipement pendant la construction, l'entretien et l'exploitation</li> <li>▪ augmentation des niveaux de bruit ambiant provenant du dynamitage et de l'utilisation de véhicules et de l'équipement pendant la construction, l'entretien et l'exploitation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ exiger un niveau élevé d'entretien de l'équipement et des véhicules</li> <li>▪ limiter la marche au ralenti inutile à long terme</li> <li>▪ appliquer des techniques de suppression de bruit typique (EP4 et ES 130.12)</li> <li>▪ les tampons forestiers seront conservés, à moins que le défrichage ne soit nécessaire pour des raisons de sécurité, autour des carrières afin de réduire le bruit provenant des opérations de dynamitage</li> </ul>

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour la qualité de l'air sont les suivants :

- une augmentation des particules provenant des activités de construction, d'entretien et d'exploitation des routes (p. ex., dynamitage, concassage, empilage, construction de la plate-forme, réfection de la chaussée, transport public) et utilisation de véhicules et de l'équipement de construction, de l'équipement d'entretien et de véhicules du public
- une augmentation des émissions des véhicules provenant de l'utilisation des véhicules et de l'équipement pendant la construction, l'entretien et l'exploitation
- une augmentation des niveaux de bruit ambiant provenant du dynamitage et de l'utilisation de véhicules et de l'équipement pendant la construction, l'entretien et l'exploitation

Les augmentations des particules (PM2.5, PM10) provenant des activités de construction routière devraient être de courte durée, associées à des activités ponctuelles, et se produire sporadiquement. Ces augmentations devraient être supérieures aux valeurs de référence, mais conformes aux normes canadiennes de qualité de l'air ambiant (NCQAA) et aux critères des objectifs et directives du Manitoba en matière de qualité de l'air ambiant (ODMQAA), et se limiter aux alentours immédiats (100 m) de la partie de l'empreinte du Projet en cours de construction active.

Les augmentations des particules (PM2.5, PM10) provenant des activités d'entretien routier devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire sporadiquement. Ces augmentations devraient être supérieures aux valeurs de référence, mais conformes aux NCQAA et aux

critères des ODMQAA du Manitoba, et se limiter aux alentours immédiats (100 m) de la partie de l'empreinte du Projet en cours d'entretien actif.

Les augmentations des particules (PM2.5, PM10) provenant de l'exploitation (la circulation) devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire fréquemment en été et à l'automne. Ces augmentations devraient être supérieures aux valeurs de référence, mais conformes aux NCQAA et aux critères des ODMQAA, et se limiter à l'empreinte du Projet (zone défrichée de 60 m de large).

Les augmentations d'émissions de véhicules (dioxydes de soufre, oxydes d'azote et particules diesel) pendant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire régulièrement et fréquemment. Ces augmentations devraient être supérieures aux valeurs de référence, mais conformes aux NCQAA et aux critères des ODMQAA, et les sources d'émissions se limiteront à l'empreinte du Projet (zone défrichée de 60 m de large).

Les augmentations des niveaux de bruit ambiant pendant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire régulièrement et fréquemment. Ces augmentations devraient être supérieures aux valeurs de référence, mais inférieures aux directives de l'Organisation mondiale de la Santé (Berglund et al., 1999) et du Règlement de 1992 sur les minéraux de carrière du Manitoba (Loi sur les mines et les minéraux, 1992) en ce qui concerne les récepteurs locaux, ainsi qu'à la réglementation concernant les travailleurs de la construction (Règlement sur la sécurité et la santé au travail R. M. 217/2006), et se limiter à la ZEL (zone tampon de 10 km de large autour de la route toutes saisons).

Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur la qualité de l'air à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du Projet.

#### *5.3.1.2 Gaz à effet de serre*

Les changements climatiques ont été associés aux émissions de gaz à effet de serre (GES) qui contribuent aux augmentations atmosphériques des niveaux de CO<sub>2</sub> et d'autres gaz (p. ex., le CH<sub>4</sub> et le N<sub>2</sub>O) qui augmentent les températures mondiales, modifient le climat et le régime de précipitations et augmentent la fréquence des phénomènes météorologiques extrêmes. Les émissions de GES pour l'état actuel et inexploité du Projet sont estimées à 1 953 tonnes de CO<sub>2</sub>, 20 tonnes de CH<sub>4</sub> et 0,1 tonne de N<sub>2</sub>O, ce qui donne l'équivalent de 2 481 tonnes de CO<sub>2</sub> (CO<sub>2</sub>e) par an (Dillon Consulting Limited 2017). Cette valeur comprend l'estimation des émissions de GES associées à la route d'hiver existante (construction et utilisation des véhicules), au transport aérien dans la zone et aux processus forestiers (couverture terrestre et séquestration des forêts).

La construction du Projet devrait augmenter les émissions annuelles de GES à 16 548 tonnes de CO<sub>2</sub>, 21 tonnes de CH<sub>4</sub> et 0,8 tonne de N<sub>2</sub>O, ce qui équivaut à un total de 17 288 tonnes de CO<sub>2</sub> durant la phase de construction du Projet (Dillon Consulting Limited 2017). En cours d'exploitation, l'augmentation des émissions de GES liées à la perte de puits de carbone serait compensée par une réduction des émissions de GES associée au changement de mode de transport. Les émissions de GES pendant l'exploitation sont estimées à 2 369 tonnes de CO<sub>2</sub>e par an, ce qui représente une légère diminution (un changement positif).

---

La diminution des émissions est liée à l'amélioration du revêtement de la surface de la route toutes saisons par rapport à la route d'hiver et à l'amélioration subséquente du rendement du carburant.

Les émissions de GES peuvent être affectées par l'opération de l'équipement, de la machinerie et des véhicules pendant les travaux de construction de la route et les activités d'entretien et d'exploitation. Les effets environnementaux potentiels des émissions de GES pendant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation du Projet devraient être minimes, les sources d'émissions étant limitées à l'empreinte du Projet. Le **Tableau 9** résume les effets environnementaux potentiels sur les émissions de GES pouvant survenir au cours du Projet et les mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour réduire les effets potentiels sur l'environnement atmosphérique.

**Tableau 9 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les émissions de gaz à effet de serre durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation**

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ une augmentation des émissions de GES provenant des véhicules et de l'équipement de construction</li> <li>▪ une augmentation des émissions de GES provenant de l'exploitation de la route toutes saisons et de la perte de puits de carbone en raison du défrichement de l'emprise routière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ utiliser des carburants à faible teneur en soufre</li> <li>▪ entretien régulier des véhicules/de l'équipement (ES 130.6.3)</li> <li>▪ limiter la circulation aux véhicules et à l'équipement de construction pendant les activités de construction</li> <li>▪ tracé sélectionné pour traverser certaines zones déjà perturbées afin de réduire la perte de puits de carbone</li> <li>▪ limiter la marche au ralenti de l'entretien et de l'équipement</li> <li>▪ l'amélioration de la surface de roulement réduit la production de GES en améliorant la surface de roulement et en réduisant le trafic aérien entre les collectivités</li> </ul>

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour les émissions de GES sont les suivants :

- une augmentation des émissions de GES provenant des véhicules et de l'équipement de construction pendant la construction
- une augmentation négligeable des émissions de GES provenant de l'exploitation de la route toutes saisons et de la perte de puits de carbone en raison du défrichement de l'emprise routière qui serait probablement compensée par une efficacité accrue et un changement dans les modes de transport utilisés

Les augmentations des émissions de gaz à effet de serre (dioxyde de carbone, méthane, oxyde nitreux) au cours de la construction devraient être de durée moyenne, jusqu'à l'achèvement de la construction, et se produire régulièrement et fréquemment. Ces augmentations devraient être de moins de 0,1 % de l'objectif du Canada pour 2030, et les sources d'émissions devraient se limiter à l'empreinte du Projet (zone défrichée de 60 m de large).

Les augmentations des émissions de gaz à effet de serre (dioxyde de carbone, méthane, oxyde nitreux) et la perte de puits de carbone pendant les phases d'entretien et d'exploitation devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et régulières et fréquentes. Ces augmentations devraient être de moins de 0,1 % de l'objectif du Canada pour 2030, et les sources d'émissions se limiteront à l'empreinte du Projet (zone défrichée de 60 m de large).

À la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation, aucun effet résiduel négatif important lié aux émissions de GES ne devrait découler du Projet.

### **5.3.2 Géologie et géochimie**

La géologie du substratum rocheux à proximité du Projet proposé est constituée de roches précambriennes de l'ère archéenne (Manitoba Growth, Enterprise and Trade 2017, Betcher *et al.*, 1995). La géologie superficielle de la région est caractérisée par des dépôts discontinus de till sur des affleurements rocheux, des dépôts organiques et des sédiments glaciolacustres (Smith *et al.*, 1998). Les concentrations de base des contaminants préoccupants et la caractérisation du potentiel de lixiviation géochimique n'ont pas été recueillies, car cela dépasse le cadre de l'EE.

Compte tenu de la nature de la route toutes saisons, il y a peu ou pas de risque d'effets négatifs importants en raison de la production de roches acides résultant du Projet. Les effets des activités de construction se limiteraient généralement à la surface et à la couche inférieure des sols dans les zones physiquement perturbées à l'intérieur de l'empreinte de la construction. Une évaluation du potentiel des formations de substratum rocheux locales à générer un drainage acide sera entreprise à l'avenir lors de la conception du Projet. Ceci serait fait en examinant les données géologiques et minéralogiques disponibles tels que les enregistrements connus de la minéralisation de sulfure, y compris les lithologies de pyrite, pour la conception détaillée de la route et les zones de carrière, en vue d'éviter des formations ayant un fort potentiel de génération de drainage acide. Dans le cadre des critères de sélection des sites de carrière, les sites potentiels et les matériaux de construction seraient évalués en fonction de la présence de minéralisation de sulfures ou de lithologies pyritiques, comme discuté dans les procédures de protection de l'environnement (PE).

Il n'y a pas de baux d'exploitation minière, de revendication de concession minière, d'extraction de potasse, de permis d'exploitation de carrières privées ou de location de carrières et de surface dans le voisinage du Projet proposé. Il existe toutefois plusieurs mines, des concessions minières, des permis d'extraction de carrières, des permis d'exploration minière et des permis d'exploitation de carrières occasionnels (émis annuellement).

Le projet n'entraînerait que peu, voire aucun changement de la géologie ou la géochimie, et n'aurait donc aucun effet résiduel important.

### 5.3.3 Topographie et sol

L'écorégion des hautes terres de la rivière Hayes repose sur des roches cristallines archéennes massives qui forment de hautes terres vastes et des basses terres en pente. La région était fortement glaciaire et se caractérisait par des affleurements rocheux striés à bosselés, recouverts de zones discontinues de till sableux acide au sud et de till glaciaire caillouteux de calcaire, sableux à loameux, au nord. La physiographie est constituée de plaines morainiques ondulées, bosselées et striées. Des placages et couvertures glaciolacustres argileux sont présents partout et sont communs sur les pentes inférieures et dans les dépressions (Smith *et al.*, 1998). Les sédiments glaciolacustres sont souvent recouverts de tourbières et de tourbières minérotrophes qui occupent de vastes étendues.

Il y aurait peu de changement possible à la physiographie locale à la suite du Projet. La construction de carrières et de bancs d'emprunt pour la construction de routes entraînerait l'enlèvement du sol et la modification subséquente du terrain. La perturbation physique des sols le long du tracé de la route se limiterait généralement à l'enlèvement des sols (lorsque cela est nécessaire pour atteindre la pente/l'élévation désirée), au nivellement des sols directement dans l'empreinte de la construction et la mise en place de matériaux non indigènes dans des endroits où les sols ne conviennent pas à la construction de routes.

Les sols sont constitués de brunisols eutriques lessivés bien drainés à imparfaitement drainés et de luvisols gris, que l'on peut trouver sur les dépôts glaciolacustres argileux des hautes terres. Les sols dans les tourbières sont constitués de sphaignes et de tourbe de mousse de plumes légèrement décomposées (fibrosols), de mousse et de tourbe de forêt modérément décomposée (mésisols) et de zones de pergélisol (cryosols organiques). Dans la partie nord du tracé de la route toutes saisons, les sols organiques comprennent des cryosols organiques associés à un pergélisol répandu dans les tourbières, comme les tourbières de placage et de plateaux tourbeux.

Les sols peuvent être affectés par l'altération du terrain pendant la construction. Ils peuvent également être contaminés par l'équipement, la machinerie et les véhicules pendant les travaux de construction de la route, d'entretien et d'exploitation. Le **Tableau 10** résume les effets environnementaux potentiels du Projet sur les sols pouvant survenir au cours du Projet et les mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour réduire les effets potentiels sur l'environnement.

**Tableau 10 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les sols pendant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation**

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ les altérations du terrain résultant des carrières et des bancs d'emprunt aménagés lors de la construction</li> <li>▪ augmentation des concentrations de contaminants (p. ex., hydrocarbures) dans le sol en raison de déversements de carburant ou de matières dangereuses provenant de l'équipement de construction ou de véhicules et d'accidents de la route</li> <li>▪ perte de sols granulaires/lacustres (sable et gravier) à utiliser comme matériaux de construction</li> <li>▪ perte de sols granulaires/lacustres (sable et gravier) à utiliser comme matériaux d'entretien pendant l'opération</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le tracé évite les zones basses nécessitant un remplissage important</li> <li>▪ la conception minimise les exigences relatives aux modifications de terrain associées aux activités de construction, d'emprunt et d'exploitation de carrière</li> <li>▪ désaffecter et restaurer les zones perturbées non requises pour l'entretien et l'exploitation du Projet (EP22 et ES 130.8.7)</li> <li>▪ zones de ravitaillement désignées et procédures de manutention du combustible (EP2 et ES 130.9.2.5 p. ex., confinement secondaire, réservoirs de stockage approuvés, entretien de l'équipement de contrôle et de nettoyage des déversements, plan d'intervention d'urgence avec procédures de confinement/de nettoyage des déversements)</li> <li>▪ l'amélioration des conditions routières, des lignes de visibilité et des approches réduira la probabilité et la fréquence des accidents et améliorera l'accès des équipes d'intervention en cas de déversement</li> <li>▪ l'assainissement du sol selon les lignes directrices du CCME (EP3 et ES 130.10)</li> <li>▪ la conception de la route minimise l'entretien à long terme et le potentiel de l'emportement par les eaux réduisant le besoin de matériaux</li> </ul>

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour les sols sont les suivants :

- l'altération négligeable du terrain à cause de l'aménagement des carrières et des bancs d'emprunt pendant la construction
- une augmentation des concentrations de contaminants dans le sol en raison de déversements de carburant (p. ex., les hydrocarbures) ou de matières dangereuses provenant de l'équipement de construction ou de véhicules et d'accidents de véhicules.
- la perte de sols granulaires/lacustres (sable et gravier) à utiliser comme matériaux de construction et d'entretien.

Les altérations du terrain résultant de l'aménagement des carrières et des bancs d'emprunt pendant la construction devraient être de courte durée et ne se produire qu'au moment de l'aménagement et de l'utilisation des carrières et des bancs d'emprunt. Les effets sur le terrain devraient être mineurs et se limiter à l'empreinte du Projet (zone défrichée de 60 m de large).

L'augmentation des concentrations de contaminants (p. ex., hydrocarbures) dans le sol en raison de déversements de carburant ou de matières dangereuses provenant de l'équipement de construction ou de véhicules et d'accidents de la route devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produira peu fréquemment pendant l'exploitation et sporadiquement pendant la construction. Les sols contaminés se limiteront à l'empreinte du Projet (zone défrichée de 60 m de large) et seront décontaminés conformément aux dispositions réglementaires du CCME.

La perte de sols granulaires ou lacustres (sable et gravier) utilisés comme matériaux de construction devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment pendant la construction. La perte de sols granulaires ou lacustres pendant l'entretien et tout au long de l'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire sporadiquement pendant l'exploitation et l'entretien. La perte de sols granulaires ou lacustres pendant la construction et l'exploitation ou l'entretien devrait être mineure et se limiter à l'empreinte du Projet (zone défrichée de 60 m de large).

Aucun effet résiduel négatif important lié aux sols ne devrait se produire à la suite de la mise en œuvre de mesures d'atténuation du Projet.

### **5.3.4 Eaux souterraines et eaux de surface**

#### *5.3.4.1 Eaux de surface*

Les eaux de surface de la région se drainent généralement vers le nord-est dans le bassin de drainage de la rivière Hayes. Le lac Oxford (emplacement de la Nation crie de Bunibonibee) est situé sur le réseau de la rivière Hayes et s'écoule dans une direction généralement nord-est jusqu'à ce qu'il se déverse dans la baie d'Hudson. Le lac Gods (emplacement de la Nation crie de Manto Sipi et de la Première Nation de God's Lake) débouche sur la rivière Gods qui coule vers le nord-est jusqu'à ce qu'elle se jette dans la rivière Hayes et dans la baie d'Hudson. Les niveaux d'eau dans la région ne sont pas réglementés. Les vastes tourbières ombrotrophes et minérotrophes de cette région fournissent un stockage considérable de l'eau de surface et s'écoulent dans les ruisseaux, les rivières et les lacs de la région au moyen de petits canaux de drainage souvent non définis. Les niveaux d'eau des lacs de la région demeurent relativement stables, avec des niveaux légèrement plus élevés à la fin du printemps et au début de l'été. Les niveaux d'eau des rivières montrent des débits saisonniers prévus avec une augmentation du débit printanier d'avril à mai, atteignant généralement un sommet en mai et diminuant à un niveau relativement stable en été pour le reste de l'année.

Des études sur le terrain ont été effectuées pour évaluer la qualité de base de l'eau de surface dans la ZEL aux principales traversées de cours d'eau prévus. Comme c'est généralement le cas dans les zones forestières boréales, la qualité de l'eau dans les plans d'eau tout au long du tracé de la route toutes saisons présente des pH légèrement acides (faible pH), une faible conductance spécifique, des concentrations relativement faibles en éléments nutritifs et une clarté élevée. Le Projet proposé nécessiterait la



construction de 51 ponceaux pour le passage des cours d'eau le long du tracé routier toutes saisons et le franchissement de la rivière Gods et du ruisseau Magill nécessiterait des ponts. Les petits cours d'eau de la région font souvent partie de terres humides boréales, comme les tourbières ombrotrophes et les tourbières minérotrophes, qui drainent les zones locales dans des ruisseaux, des rivières ou des lacs plus vastes et mesurent généralement moins de 1 m de profondeur. L'eau de surface sert à l'approvisionnement en eau potable dans les collectivités de la Nation crie de Manto Sipi, de la Nation crie de Bunibonibee, de la Première Nation de God's Lake et de la communauté régie par la Loi sur les affaires du Nord de Gods Lake Narrows.

Les effets potentiels sur les eaux de surface devraient être liés aux activités de construction, d'entretien et d'exploitation du Projet telles que le défrichage de la végétation, l'installation et l'utilisation de l'équipement, les travaux de construction de la route (couche arable, décapage, enlèvement de la terre, installation de ponceaux, construction de ponts), l'utilisation du béton et l'enlèvement des débris. Le **Tableau 11** présente un résumé des effets environnementaux potentiels sur les eaux de surface pouvant survenir au cours du Projet et les mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour réduire les effets potentiels.

**Tableau 11 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les eaux de surface durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation**

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ perturbation du drainage de surface et des systèmes d'écoulement de la route toutes saisons, des carrières et des bancs d'emprunt, des routes d'accès, des franchissements de cours d'eau et du drainage routier entraînant une augmentation ou une diminution des débits dans les cours d'eau</li> <li>▪ réduction de la qualité de l'eau de surface résultant de l'érosion et de la sédimentation de la route toutes saisons, des carrières, des bancs d'emprunt, des routes d'accès, des franchissements de cours d'eau et des aires de travail connexes</li> <li>▪ réduction de la qualité de l'eau de surface à la suite de déversements de carburant ou de matières dangereuses provenant d'équipement de construction ou de véhicules et d'accidents de la route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ les ponts et les ponceaux de franchissements de cours d'eau et les ponceaux d'égalisation accommoderont des crues quinquennales</li> <li>▪ entretien régulier et nettoyage des ponceaux (EP11 et ES 130.15.9)</li> <li>▪ respecter les Lignes directrices du Manitoba sur la traversée de cours d'eau pour la protection du poisson et de l'habitat du poisson, les mesures de Pêches et Océans Canada (MPO) pour éviter de nuire au poisson et à l'habitat du poisson, y compris les espèces aquatiques en péril, EP7 et ES 130.15.5</li> <li>▪ minimiser le défrichement et la perturbation du sol</li> <li>▪ limiter l'utilisation du véhicule/de l'équipement à l'emprise routière</li> <li>▪ installer des mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments (EP16 et ES 130.16, p. ex., clôture de limon, couverture anti-érosion, clayonnage de paille, géotextile)</li> <li>▪ maintenir le drainage naturel et reniveler les zones perturbées pour limiter l'érosion</li> <li>▪ procéder au défrichement durant les mois d'hiver (ES 130.17)</li> <li>▪ préserver les tampons de végétation dans les cours d'eau (ES 130.15.1)</li> <li>▪ suspendre les activités de construction lors d'évènements météorologiques extrêmes (EP6)</li> <li>▪ les contrôles de dissipation d'énergie (p. ex., creusement de fossés, enrochement, bassin de rétention)</li> <li>▪ désaffecter et réhabiliter les zones perturbées non requises pour l'entretien et l'exploitation du Projet (EP22 et ES 130.8.7)</li> <li>▪ zones de ravitaillement désignées et procédures de manutention du combustible (EP2 et ES 130.9.2.5 ex : au moins 100 m des plans d'eau, confinement secondaire, réservoirs de stockage approuvés, équipement de contrôle et de nettoyage des déversements, plan d'intervention d'urgence avec confinement des déversements/procédures de nettoyage)</li> <li>▪ L'équipement et les véhicules seront propres et sans fuites à l'arrivée sur le site et seront maintenus en bon état (EP6 et ES 130.15.3)</li> <li>▪ l'amélioration des conditions routières, des lignes de visibilité et des approches réduira la probabilité et la fréquence des accidents et améliorera l'accès des équipes d'intervention en cas de déversement</li> <li>▪ l'assainissement du sol selon les lignes directrices du CCME (EP3 et ES 130.10)</li> </ul>

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour les eaux de surface sont les suivants :

- la perturbation de drainage de surface et des réseaux d'écoulement en raison de la route toutes saisons, des carrières et des bancs d'emprunt, des routes d'accès, des passages de cours d'eau et du drainage routier, entraînant une augmentation ou une diminution des débits dans les cours d'eau

- la réduction de la qualité de l'eau de surface causée par l'érosion et la sédimentation de la route toutes saisons, des carrières, des bancs d'emprunt, des routes d'accès, des passages de cours d'eau et des aires de travail connexes
- la réduction de la qualité de l'eau de surface à la suite de déversements de carburant ou de matières dangereuses provenant d'équipement de construction ou de véhicules et d'accidents de la route.

La perturbation du drainage de surface et des systèmes d'écoulement à l'origine de hausses ou de diminutions des débits de cours d'eau et imputable à l'aménagement des carrières et des bancs d'emprunt, des routes d'accès et du drainage routier pendant la construction et l'entretien de la route toutes saisons et des passages de cours d'eau devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Les changements de débits demeureront probablement dans la plage de variabilité naturelle; néanmoins, les débits pourraient être modifiés au-delà de l'empreinte, dans des cours d'eau de la ZEL (10 km de la route toutes saisons).

La réduction de la qualité de l'eau de surface résultant de l'érosion et de la sédimentation pendant l'aménagement des carrières et des bancs d'emprunt, des chemins d'accès et des aires de travail connexes pendant la construction et l'entretien de la route toutes saisons et des passages de cours d'eau devrait être de durée moyenne, de un à dix ans, et se produire sporadiquement. Étant donné que les concentrations de sédiments en suspension seront conformes à la réglementation applicable, on ne s'attend à aucun effet négatif au-delà des zones de dilution établies. L'érosion et la sédimentation peuvent altérer la qualité de l'eau dans l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

La réduction de la qualité de l'eau de surface à la suite de déversements de carburant ou de matières dangereuses provenant d'équipement de construction ou de véhicules et d'accidents de la route devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, là où les sols ayant subi les déversements seraient assainis, évitant ainsi l'effet sur l'eau. Étant donné que les concentrations de contaminants dans les sols seront assainies conformément aux lignes directrices applicables du CCME, on ne prévoit aucun effet sur la qualité de l'eau de surface au-delà des zones de dilution établies. La qualité de l'eau pourrait être altérée dans l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur les eaux de surface à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du Projet.

#### 5.3.4.2 Eaux souterraines

La demande d'eau souterraine dans la région est faible, car l'eau de surface est abondante. Par conséquent, il existe peu d'informations sur la distribution des aquifères, leur rendement ou la qualité de l'eau. Les réserves d'eau souterraine proviennent des roches cristallines ignées et métamorphiques du Précambrien et des matériaux de sable et de gravier des sédiments quaternaires sus-jacents (Betcher *et al.*, 1995). Les roches cristallines ignées et métamorphiques non fracturées ont généralement une faible conductivité hydraulique. Le mouvement des eaux souterraines se produit généralement par des caractéristiques de perméabilité secondaires telles que des failles, des voilages ou des joints. Il est estimé

que la zone de circulation des eaux souterraines se trouve dans les 60 à 150 m supérieurs du substratum rocheux où certaines caractéristiques (joints) sont plus courantes. Le sol gelé affecte l'hydrologie nordique en raison de son influence sur l'infiltration, le ruissellement et le stockage et l'écoulement des eaux souterraines (Woo *et al.*, 1992). La présence de pergélisol peut restreindre l'écoulement des eaux souterraines.

Les effets potentiels sur la disponibilité et la qualité des eaux souterraines devraient être liés aux activités de construction, d'entretien et d'exploitation du Projet, telles que la construction de carrières et de bancs d'emprunt et les déversements de carburant ou de matières dangereuses. La contamination anthropique des eaux souterraines dans la ZER devrait être négligeable en raison de l'éloignement du Projet proposé et de l'absence relative d'établissements humains et de développement industriel ou commercial. Un résumé des effets environnementaux potentiels sur les eaux souterraines pouvant survenir au cours du Projet et les mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour réduire les effets potentiels est fourni au **Tableau 12**.

**Tableau 12 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les eaux souterraines durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation**

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ l'exhaure de l'eau souterraine locale dans les carrières de construction et les bancs d'emprunt</li> <li>▪ réduction de la qualité des eaux souterraines à la suite de déversements de carburant ou de matières dangereuses provenant de voitures et d'équipement de construction et d'accidents de la route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ les carrières seront bien situées (EP20, p. ex., localiser les carrières et les bancs d'emprunt loin des puits existants)</li> <li>▪ zones de ravitaillement désignées et procédures de manutention du combustible (EP2 et ES 130.9.2.5 p. ex., loin des puits existants, confinement secondaire, réservoirs de stockage approuvés, entretenir l'équipement de contrôle et de nettoyage des déversements, plan d'intervention d'urgence avec confinement/procédures de nettoyage des déversements)</li> <li>▪ l'amélioration des conditions routières, des lignes de visibilité et des approches réduira la probabilité et la fréquence des accidents et améliorera l'accès des équipes d'intervention en cas de déversement</li> <li>▪ assainissement du sol et des eaux souterraines conformément aux lignes directrices du CCME (EP3 et ES 130.10)</li> </ul>

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour les eaux souterraines sont les suivants :

- l'exhaure des eaux souterraines locales dans les carrières de construction et les bancs d'emprunt
- une réduction de la qualité des eaux souterraines à la suite de déversements de carburant ou de matières dangereuses provenant d'équipement de construction ou de véhicules et d'accidents de véhicules

La réduction du niveau phréatique découlant de l'exhaure de l'eau souterraine locale dans les carrières de construction et les bancs d'emprunt devrait être de courte durée, associée à des activités ponctuelles

et se produire sporadiquement. Un changement potentiel du niveau phréatique de moins de 15 % par rapport à la moyenne saisonnière pourrait se produire, mais se limiterait alors probablement aux alentours des carrières et des bancs d'emprunt dans l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

La réduction de la qualité des eaux souterraines à la suite de déversements de carburant ou de matières dangereuses provenant de voitures et d'équipement de construction et d'accidents de la route devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet. Néanmoins, les déversements sur le sol seraient assainies conformément aux lignes directrices applicables du CCME, évitant ainsi l'effet sur les eaux souterraines. Étant donné que les concentrations de contaminants dans les sols seront maintenues aux niveaux des lignes directrices applicables, on ne prévoit aucun effet sur la qualité de l'eau des eaux souterraines. La qualité des eaux souterraines pourrait être altérée dans l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur les eaux souterraines à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du Projet.

### **5.3.5 Milieux riverains, humides et terrestres**

#### *5.3.5.1 Végétation et zones humides*

L'information recueillie au cours des études préliminaires de terrain et de bureau a servi à caractériser les communautés végétales dans les zones d'étude du Projet et à fournir une évaluation des effets potentiels sur les communautés végétales par rapport au Projet proposé. Des relevés de la végétation ont été effectués pour enregistrer les espèces végétales et la composition de la communauté le long du tracé de la route toutes saisons et des zones de carrières. Au total, 143 espèces végétales ont été recensées, dont 116 angiospermes (37 monocotylédones et 79 dicotylédones), 8 plantes vasculaires primitives (p. ex., fougères et prêles), 5 gymnospermes (p. ex., les conifères) et 14 plantes non vasculaires (p. ex., mousses et lichens) (Szwaluk Environmental Consulting Ltd *et al.*, 2017b). Aucune espèce végétale en péril n'a été observée au cours des études sur le terrain. Aucune espèce invasive et non indigène n'a été observée au cours des études de terrain.

Les sites forestiers ont été classés en 11 types de communautés végétales à l'aide de la Classification des écosystèmes forestiers du Manitoba (Zoladeski *et al.*, 1995) et les milieux humides ont été classés en cinq types de communautés (Canards illimités Canada, 2015). Les classes de végétation dans les zones d'étude du Projet sont principalement constituées de forêts de conifères, avec des zones humides abondantes et de plus petites zones de forêts de feuillus, de forêts mixtes et de grands arbustes. La répartition des types de terres humides dans les zones d'étude du Projet comprend principalement des complexes tourbeux composés de tourbières ombrotrophes et de tourbières minérotrophes, avec parfois des tourbières minérotrophes non structurées classées comme arbustives ou avec une canopée ouverte (moins de 10%) ou arborée (plus de 10%).

Des espèces végétales identifiées comme ayant une valeur nutritive et une valeur culturelle pour les communautés locales (à des fins alimentaires, médicinales et de bois de chauffage) ont été découvertes sur des sites étudiés le long de la route toutes saisons proposée et des zones de carrières. Un total de 12 espèces végétales culturelles a été observé lors des études de terrain du Projet.

Les effets potentiels sur les communautés végétales peuvent être liés aux processus de construction, d'entretien et d'exploitation du Projet tels que le défrichement, l'introduction et la propagation de plantes exotiques et envahissantes, le rejet de substances dangereuses et le risque accru de feu de forêt. Les effets environnementaux potentiels pouvant survenir au cours du Projet et les mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour réduire le potentiel d'effets sur les communautés de végétation et de terres humides sont résumés au **Tableau 13**.

**Tableau 13 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour la végétation durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation**

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ perturbation ou perte des communautés végétales (diversité réduite) et fragmentation en raison du défrichement de la végétation indigène dans l'emprise routière, des voies d'accès temporaires, des carrières, des bancs d'emprunt, des aires de travail et des camps pendant la construction et l'entretien</li> <li>▪ perturbation ou perte de milieux humides (p. ex., tourbières, en particulier minérotrophes ou ombrotrophes, marais) en raison du défrichement et de la construction de la route toutes saisons</li> <li>▪ risque accru pour les espèces végétales envahissantes et non indigènes de déplacer les communautés végétales indigènes, modifiant la composition et la structure de la végétation durant la construction, l'entretien et l'exploitation</li> <li>▪ altération ou perte de végétation et d'espèces désirables à la suite de déversements de carburant ou de matières dangereuses</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ limiter le défrichement aux zones désignées dans l'emprise routière (EP1 et ES 130.17.1)</li> <li>▪ restreindre l'utilisation de l'équipement et des véhicules à l'extérieur des zones dégagées (ES 130.6.1)</li> <li>▪ désaffecter et réhabiliter les zones perturbées non requises pour l'entretien et l'exploitation du Projet (EP22 et ES 130.8.7)</li> <li>▪ suivre les délais et les restrictions du défrichement et de l'essouchement (EP1 et ES 130.17.1)</li> <li>▪ la revégétalisation utilisera des espèces localement et régionalement compatibles (indigènes) (ES 130.16.13)</li> <li>▪ le tracé évite les zones humides de basse altitude où il y a de meilleures conditions dans les environs immédiats</li> <li>▪ entreprendre des activités de construction dans les tourbières ombrotrophes et minérotrophes pendant les mois d'hiver dans la mesure du possible</li> <li>▪ les camps, les voies d'accès temporaires, les aires de travail et les carrières et les bancs d'emprunt ne seront pas situés dans les zones humides (EP20)</li> <li>▪ les ponceaux d'égalisation accommoderont les crues quinquagennales et entretiendront l'hydraulique paysagère locale</li> <li>▪ entretien régulier et nettoyage des ponceaux (EP11 et ES 130.15.9)</li> <li>▪ nettoyer l'équipement de construction et les véhicules avant de les amener sur le site (EP25)</li> <li>▪ utilisation ciblée d'herbicides pour gérer les espèces envahissantes de mauvaises herbes</li> <li>▪ zones de ravitaillement désignées et procédures de manutention du combustible (EP2 et ES 130.9.2.5, p. ex., confinement secondaire, réservoirs de stockage approuvés, entretien de l'équipement de contrôle et de nettoyage des déversements, plan d'intervention d'urgence de confinement/procédures de nettoyage)</li> </ul>

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<p>provenant de véhicules ou de l'équipement de construction, des accidents de véhicules et de l'utilisation potentielle d'herbicides pendant l'entretien</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ risque accru de feux de forêt causés par des incendies et des explosions pendant la construction et l'entretien, et négligence pendant l'exploitation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ l'amélioration des conditions routières, des lignes de visibilité et des approches réduira la probabilité et la fréquence des accidents et améliorera l'accès des équipes d'intervention en cas de déversement</li> <li>▪ l'assainissement du sol selon les lignes directrices du CCME (EP3 et ES 130.10)</li> <li>▪ limiter l'application de l'herbicide au-delà de l'accotement et appliquer selon les directives du fabricant et les conditions d'autorisation</li> <li>▪ les matériaux combustibles et les explosifs seront stockés et manipulés de manière sûre (EP2 et ES 130.9)</li> <li>▪ la combustion ne sera effectuée que dans des conditions contrôlées (surveillées), en fonction des permis de brûlage et en évitant les conditions venteuses et sèches (EP1, EP15 et ES 130.20)</li> <li>▪ les feux de friches seront immédiatement signalés au DDM et les activités de construction seront arrêtées jusqu'à ce que les conditions soient considérées sécuritaires (ES 130.20.11)</li> <li>▪ des efforts raisonnables seront faits pour éteindre les feux de forêt (ES 130.20.12)</li> </ul>

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour la végétation et les terres humides sont les suivants :

- la perturbation ou perte de communautés végétales (diversité réduite) et la fragmentation en raison du défrichement de la végétation indigène dans l'emprise routière, les voies d'accès temporaires, les carrières, les bancs d'emprunt, les aires de travail et les camps pendant la construction et l'entretien
- la perturbation ou perte de milieux humides (p. ex., tourbières ombrotrophes, tourbières minérotrophes, marais, marécages, eaux peu profondes) en raison du défrichement et de la construction de la route toutes saisons
- un risque accru pour les espèces végétales envahissantes et non indigènes de déplacer les communautés végétales indigènes et de modifier la composition et la structure de la végétation pendant la construction, l'entretien et l'exploitation
- la déficience ou la perte de végétation et d'espèces désirables à la suite de déversements de carburant ou de matières dangereuses provenant d'engins de construction ou de véhicules et d'accidents de véhicules et l'utilisation potentielle d'herbicides durant l'entretien pendant toute la durée du Projet
- un risque accru de feux de forêt causés par les incendies et les explosions pendant la construction et l'entretien, ainsi que la négligence pendant l'exploitation

La perturbation ou la perte de communautés végétales (diversité réduite) et la fragmentation en raison du défrichement de la végétation indigène dans l'emprise routière, les voies d'accès temporaires, les carrières, les bancs d'emprunt, les aires de travail et les camps pendant la construction et l'entretien devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cette perturbation peut affecter de manière mesurable des espèces ou des communautés végétales courantes, mais se limiterait à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

La perturbation ou la perte de milieux humides (p. ex., tourbières, en particulier minérotrophes ou ombrotrophes, marais) en raison du défrichement et de la construction de la route toutes saisons devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cette perturbation peut affecter de manière mesurable des espèces et des communautés végétales courantes, mais se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

Le risque accru que des espèces végétales envahissantes et non indigènes déplacent les communautés végétales indigènes, modifiant ainsi la composition et la structure végétales durant le défrichement de la végétation indigène et l'utilisation de l'équipement et de véhicules pendant la construction devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire continuellement. Ce risque peut affecter de manière mesurable des espèces ou des communautés végétales courantes, mais se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

L'altération ou la perte de végétation et d'espèces désirables à la suite de déversements de carburant ou de matières dangereuses provenant de véhicules ou de l'équipement de construction, d'accidents de véhicules et de l'utilisation potentielle d'herbicides pendant l'entretien devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet et se produire sporadiquement. Les effets de l'altération ou de la perte de végétation et d'espèces désirables sont considérés comme mineurs pour les espèces ou les communautés végétales courantes et se limiteront à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

Le risque accru de feux de forêt causés par des incendies et des explosions liés au dynamitage, au brûlage et à l'utilisation de l'équipement pendant la construction et l'entretien ainsi que par la négligence pendant l'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire sporadiquement. Ce risque peut affecter de manière mesurable des espèces ou des communautés végétales courantes et l'effet peut s'étendre au-delà de la ZEL (jusqu'à 2 km de la route toutes saisons).

Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur la végétation, y compris les terres humides et les plantes d'importance culturelle à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du Projet.

### *5.3.5.2 Mammifères*

#### **5.3.5.2.1 Ongulés**

Les espèces d'ongulés dans la zone du Projet comprennent l'orignal et le caribou des bois. Deux populations d'écotypes de caribous des bois chevauchent la ZER, y compris les aires de répartition et les populations de caribous de l'archipel des îles Pen (migrateur de l'Est) et de Norway House (forêt boréale). Le caribou des îles Pen est classé comme écotype migratoire, également appelé écotype « tundra-forêt », tandis que le caribou de Norway House est classé comme écotype sédentaire, aussi appelé écotype « forestier » ou « forêt boréale » (COSEPAC 2011b; Comité manitobain de la gestion du caribou des bois boréal du Manitoba, 2015). Les ongulés sont importants à des fins alimentaires et culturelles et jouent un rôle clé dans l'écosystème local et ont une grande valeur de chasse (orignal).

---



Des études sur les ongulés et des études plus générales sur la faune ont été réalisées dans la ZER afin d'identifier les espèces en péril, d'évaluer les types d'habitat et de compléter la modélisation de l'habitat. Des effets potentiels sur les ongulés et l'habitat des ongulés peuvent se produire à la suite des activités de construction, d'entretien et d'exploitation du Projet telles que le défrichement de la végétation, l'installation et l'utilisation de l'équipement (perturbation sensorielle), l'augmentation de la pression de chasse, les collisions avec les véhicules, la prédation accrue et l'introduction de la maladie. Les effets environnementaux potentiels pouvant survenir au cours du Projet et les mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour réduire le potentiel d'effets sur les ongulés sont résumés au **Tableau 14**.

**Tableau 14 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les ongulés durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation**

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ altération, fragmentation ou perte d'habitat de l'orignal et du caribou en raison du défrichement de la végétation indigène dans l'emprise routière, des voies d'accès temporaires, des carrières, des bancs d'emprunt, des aires de travail et des camps pendant la construction et l'entretien</li> <li>▪ perturbation sensorielle accrue et déplacement de l'orignal et du caribou en raison du bruit et des vibrations des véhicules et de l'équipement pendant la construction, l'entretien et l'exploitation</li> <li>▪ augmentation du taux de mortalité des orignaux et des caribous en raison des pressions de chasse accrues pendant la construction et de l'augmentation de l'accès le long de la route toutes saisons pendant l'exploitation</li> <li>▪ augmentation du taux de mortalité des orignaux et des caribous en raison de collisions avec des véhicules pendant la construction, l'entretien et l'exploitation</li> <li>▪ augmentation du taux de mortalité des orignaux et des caribous en raison l'augmentation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ suivre les délais et les restrictions relatifs au défrichement et à l'essouchement (EP1 et ES 130.17.1) et au dynamitage (EP14 et ES 130.19) pour éviter les temps critiques de vêlage</li> <li>▪ utiliser des études préliminaires pour identifier l'emplacement des aires de vêlage et des pierres à lécher à éviter</li> <li>▪ limiter le défrichement aux zones désignées à l'intérieur l'emprise routière en utilisant les lignes de coupe existantes, les routes et les sentiers où elles sont présentes (EP1 et ES 130.17.1)</li> <li>▪ restreindre l'utilisation de l'équipement et des véhicules à l'extérieur des zones dégagées (ES 130.6.1)</li> <li>▪ désaffecter et réhabiliter les zones perturbées non requises pour l'entretien et l'exploitation du Projet (EP22 et ES 130.8.7)</li> <li>▪ les ponts et les ponceaux aux franchissements de cours d'eau permettront d'accommoder des inondations d'une durée de crues quinquagennales avec l'entretien et le nettoyage régulier et des ponceaux (EP11 et ES 130.15.9) pour maintenir le régime hydrologique des terres humides</li> <li>▪ préserver les tampons de végétation dans les cours d'eau (ES 130.15.1)</li> <li>▪ mettre en place des activités de construction visant à limiter l'ampleur des perturbations sonores pendant les périodes de vêlage critiques dans des zones définies</li> <li>▪ appliquer des techniques typiques de bruit (EP4 et ES 130.12) et de suppression des poussières (EP18 et 130.11)</li> <li>▪ interdire la chasse par les employés d'IM et les entrepreneurs travaillant sur le Projet (EP14 et ES 130.19.1)</li> <li>▪ possession d'armes à feu interdite dans les camps de construction</li> <li>▪ désaffecter et remettre en état les points d'accès des voies d'accès temporaires et de la route d'hiver après l'achèvement des travaux de construction (EP21, EP22 et ES 130.8.7)</li> <li>▪ restreindre l'accès aux zones de carrière pendant les phases d'entretien et d'exploitation</li> <li>▪ concevoir une route sans zones de retrait ou de stationnement</li> <li>▪ IM fera la liaison avec DDM et participera aux comités et groupes de travail et partagera l'information sur la faune obtenue grâce aux efforts de surveillance.</li> </ul>

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<p>de la prédation par les loups en raison d'un accès accru au-delà de celui fourni par les routes d'hiver et les lignes de transport existantes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ une augmentation du taux de mortalité des orignaux et des caribous en raison de l'introduction de la maladie du cerf de Virginie (p. ex., le ver des méninges du cerf et la douve du foie)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ concevoir la route pour optimiser la ligne de visibilité et réduire les collisions</li> <li>▪ fournir aux travailleurs de la construction de l'information sur la sensibilisation à la faune</li> <li>▪ réduire les limites de vitesse dans les zones à problèmes identifiées</li> <li>▪ les vitesses des véhicules de construction respectent les limites affichées et des panneaux d'avertissement sur la faune doivent être installés dans les zones à problèmes identifiées (EP14)</li> <li>▪ enlever les arbres et les grands arbustes pour maintenir la ligne de visibilité</li> <li>▪ éviter d'utiliser des sels de voirie qui attirent la faune</li> </ul>

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour les ongulés sont les suivants :

- l'altération, la fragmentation ou la perte d'habitat de l'orignal et du caribou attribuable au défrichage de la végétation indigène dans l'emprise routière, aux voies d'accès temporaires, aux carrières, aux bancs d'emprunt, aux aires de travail et aux camps pendant la construction et l'entretien
- une augmentation des perturbations sensorielles et du déplacement des orignaux et des caribous en raison du bruit et des vibrations des véhicules et de l'équipement pendant la construction, l'entretien et l'exploitation
- une augmentation du taux de mortalité des orignaux et des caribous en raison des pressions de chasse accrues pendant la construction et de l'augmentation de l'accès le long de la route toutes saisons durant l'exploitation pendant toute la durée du Projet
- une augmentation du taux de mortalité des orignaux et des caribous en raison de collisions avec des véhicules pendant la construction, l'entretien et l'exploitation pendant toute la durée du Projet
- une augmentation du taux de mortalité des orignaux et des caribous en raison de la prédation accrue des loups grâce à un accès accru au-delà de celui fourni par les routes d'hiver et les lignes de transport existantes
- une augmentation négligeable du risque de mortalité de l'orignal et du caribou en raison de l'introduction de la maladie par le cerf de Virginie (p. ex., le ver des méninges du cerf et la douve du foie)

L'altération, la fragmentation ou la perte d'habitat de l'orignal et du caribou attribuable au défrichage de la végétation indigène dans l'emprise routière, les voies d'accès temporaires, les carrières, les bancs d'emprunt, les aires de travail et les camps pendant la construction et l'entretien devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire sporadiquement. Cet effet peut affecter les populations de manière mesurable, mais il se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

L'augmentation des perturbations sensorielles et du déplacement des orignaux et des caribous en raison du bruit et des vibrations des véhicules et de l'équipement pendant la construction, l'entretien et l'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire continuellement. Les effets de ces perturbations et de ce déplacement se ressentiront probablement à un

niveau individuel, mais sans affecter la population de manière mesurable. L'effet peut s'étendre au-delà de l'empreinte du Projet dans la ZEL (zone tampon de 20 km autour de la route toutes saisons).

L'augmentation du taux de mortalité des caribous en raison du renforcement des pressions de chasse lié au fait que le Projet de route toutes saisons donne un accès accru à l'habitat du caribou pendant la construction, l'entretien et l'exploitation de l'emprise routière, des traversées de cours d'eau, des voies d'accès temporaires, des carrières, des bancs d'emprunt et des aires de travail devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet. Cet effet devrait se produire de manière saisonnière, car la chasse au caribou a généralement lieu en hiver. Cette mortalité accrue liée à la chasse au caribou se produira probablement à un niveau individuel, mais sans affecter la population de manière mesurable, et pourrait s'étendre au-delà de l'empreinte du Projet dans la ZEL (zone tampon de 20 km autour de la route toutes saisons).

L'augmentation du taux de mortalité des orignaux en raison du renforcement des pressions de chasse lié au fait que le Projet de route toutes saisons donne un accès accru à l'habitat de l'orignal au printemps, en été et en automne pendant la construction, l'entretien et l'exploitation de l'emprise routière, des traversées de cours d'eau, des voies d'accès temporaires, des carrières, des bancs d'emprunt et des aires de travail devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire continuellement. L'effet de la mortalité accrue de l'orignal en raison des pressions de chasse pourrait affecter de manière mesurable les populations et s'étendre au-delà de l'empreinte du Projet dans la ZEL (zone tampon de 20 km autour de la route toutes saisons).

L'augmentation du taux de mortalité des orignaux et des caribous en raison de collisions liées à l'utilisation des véhicules et de l'équipement pendant la construction, l'entretien et l'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cette mortalité accrue devrait se produire au niveau individuel, mais sans affecter la population de manière mesurable, et se limitera à l'empreinte du Projet dans la ZEL (zone défrichée de 60 m de large).

L'augmentation du taux de mortalité des orignaux et des caribous liée à la prédation accrue des loups grâce à l'accès facilité le long de l'emprise routière pendant la construction, l'entretien et l'exploitation de la route toutes saisons, des aires de travail et des traversées de cours d'eau devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet. La mortalité des orignaux et des caribous liée au loup se produira probablement au niveau individuel, tandis que les effets pourraient s'étendre au-delà de l'empreinte du Projet dans la ZEL (zone tampon de 20 km autour de la route toutes saisons).

L'augmentation du taux de mortalité des orignaux et des caribous en raison d'un accès accru par les animaux sauvages et de l'introduction de maladies portées par le cerf de Virginie (p. ex., le ver des méninges du cerf et la douve du foie) pendant la construction, l'entretien et l'exploitation de la route toutes saisons, des aires de travail et des traversées de cours d'eau devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet se produira probablement au niveau individuel, sans affecter la population de manière mesurable, et pourrait s'étendre au-delà de la ZEL (zone tampon de 20 km autour de la route toutes saisons).

Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur les ongulés à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du Projet.

#### **5.3.5.2.2**      *Animaux à fourrure*

Les espèces de mammifères à fourrure qui se trouvent à proximité du Projet sont des espèces typiques du paysage boréal, comme le castor et la martre. Ces deux espèces ont été choisies comme de CV représentatives, car leurs conditions de vie représentent deux types d'habitats vastes et écologiquement distincts qui fournissent un habitat à d'autres espèces à fourrure. Les castors représentent les animaux à fourrure aquatiques tandis que les martres représentent les animaux à fourrure terrestres. Les deux espèces sont piégées par les membres de la communauté locale. Les autres animaux à fourrure présents dans la zone du Projet comprennent le rat musqué, le vison, la belette, la loutre de rivière, le pékan, le renard, le lynx, le lièvre d'Amérique, le loup et le carcajou.

Des études de terrain, y compris des programmes de surveillance approfondis, ont été effectuées pour évaluer l'habitat important des animaux à fourrure terrestres et aquatiques. L'information sur les effets des animaux à fourrure sur l'écologie de la région a également été prise en compte dans la collecte de données préliminaire. Les effets potentiels sur les animaux à fourrure et les habitats connexes peuvent être associés aux activités de construction, d'entretien et d'exploitation du Projet telles que le défrichage, l'installation et l'utilisation de l'équipement (la perturbation sensorielle) et les collisions avec les véhicules. Le **Tableau 15** présente un résumé des effets environnementaux potentiels pouvant survenir au cours des phases d'élaboration du Projet et des mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour réduire le potentiel d'effets pour les animaux à fourrure.

**Tableau 15 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les animaux à fourrure durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation**

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ altération, fragmentation ou perte d'habitat d'animaux à fourrure (p. ex., castor, martre) en raison du défrichement de la végétation indigène dans l'emprise routière, des voies d'accès temporaires, des carrières, des bancs d'emprunt, des aires de travail et des camps</li> <li>▪ augmentation du dérangement sensoriel et du déplacement des animaux à fourrure (p. ex., castor, martre) en raison du bruit et des vibrations du véhicule et de l'équipement pendant la construction, l'entretien et l'exploitation</li> <li>▪ augmentation du taux de mortalité des animaux à fourrure (p. ex., castor, martre) causée par des collisions avec des véhicules et la gestion de certains animaux nuisibles pendant la construction, l'entretien et l'exploitation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ utiliser des études préliminaires pour identifier l'emplacement des aires de mises bas et des pavillons à isoler avec en raison des retards de construction</li> <li>▪ limiter le défrichement aux zones désignées à l'intérieur de l'emprise routière en utilisant les lignes de coupe existantes, les routes et les sentiers où elles sont présentes (EP1 et ES 130.17.1)</li> <li>▪ restreindre l'utilisation de l'équipement et des véhicules à l'extérieur des zones dégagées (ES 130.6.1)</li> <li>▪ si nécessaire, les barrages de castors seront retirés progressivement (ES 130.15.10)</li> <li>▪ le tracé choisi, donc pas de travaux à moins de 100 m d'un plan d'eau (tampon végétal retenu) sauf aux traversées (EP6 et 130.15.1)</li> <li>▪ désaffecter et réhabiliter les zones perturbées non requises pour l'entretien et l'exploitation du Projet (EP22 et ES 130.8.7)</li> <li>▪ les ponts et les ponceaux aux franchissements de cours d'eau permettront d'accommoder des crues quinquennales avec l'entretien et le nettoyage régulier des ponceaux (EP11 et ES 130.15.9) pour maintenir le régime hydrologique des terres humides</li> <li>▪ mettre en place des activités de construction visant à limiter l'étendue des nuisances sonores à un moment donné dans des zones définies</li> <li>▪ appliquer des techniques typiques de bruit (EP4 et ES 130.12) et de suppression des poussières (EP18 et ES 130.11)</li> <li>▪ concevoir une route pour optimiser la ligne de visibilité et réduire les collisions</li> <li>▪ information sur la sensibilisation à la faune fournie aux travailleurs de la construction</li> <li>▪ réduire les limites de vitesse dans les zones à problèmes identifiées</li> <li>▪ les vitesses des véhicules de construction respectent les limites affichées et des panneaux d'avertissement sur la faune doivent être installés dans les zones à problèmes identifiées (EP14)</li> <li>▪ enlever les arbres et les grands arbustes pour maintenir la ligne de visibilité</li> <li>▪ préserver les tampons de végétation dans les cours d'eau (ES 130.15.1)</li> </ul>

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour les animaux à fourrure sont les suivants :

- l'altération, la fragmentation ou la perte d'habitat d'animaux à fourrure attribuables au défrichement de la végétation indigène dans l'emprise routière, des voies d'accès temporaires, des carrières, des bancs d'emprunt, des aires de travail et des camps
- une augmentation de la perturbation sensorielle et du déplacement des animaux à fourrure causée par le bruit et les vibrations véhiculaires et de l'équipement pendant la construction, l'entretien et l'exploitation

- une augmentation du taux de mortalité des animaux à fourrure attribuable aux collisions avec les véhicules et à la gestion de certains animaux nuisibles pendant la construction, l'entretien et l'exploitation

L'altération, la fragmentation ou la perte d'habitat d'animaux à fourrure (p. ex., le castor ou la martre) attribuables au défrichement de la végétation indigène dans l'emprise routière, les voies d'accès temporaires, les carrières, les bancs d'emprunt, les aires de travail et les camps devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet se produira probablement au niveau individuel, sans affecter la population de manière mesurable, et se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

L'augmentation de la perturbation sensorielle et du déplacement des animaux à fourrure (p. ex., le castor ou la martre) causée par le bruit et les vibrations véhiculaires et de l'équipement pendant la construction, l'entretien et l'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet. Cet effet se produira probablement au niveau individuel, sans affecter la population de manière mesurable, et se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

L'augmentation du taux de mortalité des animaux à fourrure (p. ex., le castor ou la martre) attribuable aux collisions avec les véhicules et à la gestion de certains animaux nuisibles pendant les activités de construction, d'entretien et d'exploitation, y compris l'utilisation générale de véhicules, devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire sporadiquement. Cet effet se produira probablement au niveau individuel, sans affecter la population de manière mesurable, et se limitera à l'empreinte du Projet (zone défrichée de 60 m de large).

Aucun effet résiduel négatif important sur les animaux à fourrure ne devrait se produire à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du Projet.

### *5.3.5.3 Reptiles et amphibiens*

La seule espèce de reptiles présente dans la zone du Projet est la couleuvre rayée à flanc rouge, tandis que les espèces d'amphibiens présentes dans la zone comprennent le crapaud d'Amérique, la rainette faux-grillon boréale, la rainette crucifère, la grenouille léopard et la grenouille des bois (Joro Consultants 2018b). Aucune espèce d'amphibien ou de reptile en péril n'a été trouvée dans la ZER faunistique et aucune n'a été enregistrée lors d'enquêtes de terrain ou identifiée dans le cadre d'ateliers communautaires sur la faune. Aucune espèce d'amphibiens ou de reptiles d'importance sociale, économique ou culturelle n'a été identifiée dans le cadre des ateliers sur la faune.

L'évaluation des reptiles et des amphibiens comprenait des recherches informatisées, un suivi par des unités d'enregistrement automatisé (UEA) et des connaissances locales et traditionnelles sur la faune recueillies lors d'ateliers communautaires sur la faune, comme décrits dans les sections suivantes. Les effets potentiels liés aux reptiles et aux amphibiens peuvent être associés aux activités de construction,

d'entretien et d'exploitation du Projet, comme le défrichage de la végétation, le compactage et le gel des sols. Le **Tableau 16** résume les effets environnementaux potentiels pouvant survenir pendant la construction, l'entretien et l'exploitation du Projet, ainsi que les mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour réduire le potentiel d'effets sur les reptiles et les amphibiens.

**Tableau 16 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les reptiles et les amphibiens durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation**

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ altération, fragmentation ou perte d'habitat des amphibiens en raison du défrichage de la végétation indigène dans l'emprise routière, des voies d'accès temporaires, des carrières, des bancs d'emprunt, des aires de travail et des camps</li> <li>▪ augmentation du taux de mortalité hivernale à cause du compactage et du gel des sols dans l'habitat où les amphibiens pourraient hiverner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ suivre les délais et les restrictions de défrichage et d'essouchement pour éviter les temps de reproduction critiques (EP1 et ES 130.17.1)</li> <li>▪ limiter le défrichage aux zones désignées dans l'emprise routière (EP1 et ES 130.17.1)</li> <li>▪ restreindre l'utilisation de l'équipement et des véhicules à l'extérieur des zones dégagées (ES 130.6.1)</li> <li>▪ le tracé sélectionné, donc pas de travaux à moins de 100 m d'un plan d'eau (tampon végétal retenu) sauf aux traversées (EP6 et ES 130.15.1)</li> <li>▪ désaffecter et réhabiliter les zones perturbées non requises pour l'entretien et l'exploitation du Projet (EP22 et ES 130.8.7)</li> <li>▪ les ponts et les ponceaux aux franchissements de cours d'eau permettront d'accommoder des crues quinquennales avec l'entretien et le nettoyage régulier des ponceaux (EP11 et ES 130.15.9) pour maintenir le régime hydrologique des terres humides</li> </ul>

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour les reptiles et les amphibiens sont les suivants :

- l'altération, la fragmentation ou la perte de l'habitat des amphibiens en raison du défrichage de la végétation indigène dans l'emprise routière, des voies d'accès temporaires, des carrières, des bancs d'emprunt, des aires de travail et des camps
- une augmentation du taux de la mortalité hivernale par le compactage et la congélation des sols dans l'habitat où les amphibiens pourraient hiverner

L'altération, la fragmentation ou la perte de l'habitat des amphibiens (p. ex., la rainette crucifère) en raison du défrichage de la végétation indigène dans l'emprise routière, les voies d'accès temporaires, les carrières, les bancs d'emprunt, les aires de travail et les camps devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet se produira probablement au niveau individuel, sans affecter la population de manière mesurable, et se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

L'augmentation du taux de mortalité hivernal par le compactage et la congélation des sols dans l'habitat où pourraient hiverner des amphibiens (p. ex., la rainette crucifère) qui seraient dus à l'utilisation des véhicules et de l'équipement pendant la construction et l'entretien devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire sporadiquement. Cet effet se produira probablement au

niveau individuel, sans affecter la population de manière mesurable, et se limitera à l'empreinte du Projet (zone défrichée de 60 m de large).

Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur les reptiles et les amphibiens à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du Projet.

### **5.3.6 Poisson et habitat du poisson**

#### *5.3.6.1 Poisson*

Il y a vingt-quatre espèces de poissons qui sont présentes dans les principaux plans d'eau à proximité du Projet. Au total, 12 espèces de poissons ont été observées aux traversées le long du tracé routier toutes saisons durant les études sur terrain, le plus grand nombre de poissons ayant été observé à la rivière Gods et au ruisseau Magill. Les espèces de poissons rencontrées aux traversées de la rivière Gods comprennent la truite mouchetée, le meunier rouge, le grand brochet, le meunier noir et le chabot. Les espèces rencontrées aux traversées du ruisseau Magill comprennent le grand brochet, le chevalier rouge et la perchaude. Une ou deux espèces de poissons-fourrage ont été identifiées à chacun des 19 petits ruisseaux boréaux à faible gradient (affluents sans nom) que traverse la route toutes saisons proposée.

Les ateliers et les entrevues avec la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et les membres de la communauté de la Première nation de God's Lake ont permis d'identifier que les espèces de poissons les plus communément récoltées à des fins alimentaires, culturels, et comme source de revenus sont le grand brochet, le doré jaune, le touladi et le corégone.

Les études sur le terrain ont également permis d'identifier deux espèces de moules aux endroits de franchissements de la rivière Gods et du ruisseau Magill (*Lampsilis siliquoidea* et grande anodonte). Aucune espèce aquatique en péril n'a été enregistrée pendant les études sur le terrain. L'esturgeon jaune a déjà été observé dans la rivière Gods, le lac Gods et la rivière Hayes.

Les effets potentiels sur le poisson peuvent être associés à la construction du Projet, des effets de l'entretien et de l'exploitation, tels que les déversements de matières dangereuses, les ondes de choc compressives causées par le dynamitage et la construction de franchissements de cours d'eau, entraînant des effets sur le passage et le frai des poissons. L'amélioration de l'accès pourrait également entraîner une augmentation des possibilités de pêche dans les plans d'eau situés aux points des traversées de cours d'eau le long de la route proposée où se pratique actuellement la pêche et dans des plans d'eau qui auparavant n'offraient qu'un accès insuffisant ou non existant. Le **Tableau 17** présente un résumé des effets environnementaux potentiels pouvant survenir pendant la construction, l'entretien et l'exploitation du Projet, ainsi que les mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour réduire les effets potentiels sur les poissons.



**Tableau 17 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour le poisson durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation**

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ diminution des populations de poissons en raison de la réduction de la qualité de l'eau de surface en raison des déversements de carburant ou de matières dangereuses provenant d'équipement de construction ou de véhicules et d'accidents de la route</li> <li>▪ blessure ou mort du poisson résultant d'ondes de choc compressives proches des activités de dynamitage</li> <li>▪ augmentation des pressions exercées par la pêche sur les populations locales de poisson résultant de l'accès accru aux cours d'eau</li> <li>▪ le blocage ou la réduction du passage du poisson et la perturbation du frai aux traversées temporaires de construction et des traversées permanentes de cours d'eau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zones de ravitaillement désignées et procédures de manutention du combustible (EP2 et ES 130.9.2.5 p. ex., au moins 100 m des plans d'eau, confinement secondaire, réservoirs de stockage approuvés, équipement de contrôle et de nettoyage des déversements, plan d'intervention d'urgence avec confinement des déversements/procédures de nettoyage)</li> <li>▪ L'équipement et les véhicules seront propres et sans fuites à l'arrivée au site et seront maintenus en bon état (EP6 et ES 130.15.3)</li> <li>▪ l'amélioration des conditions routières, des lignes de visibilité et des approches réduira la probabilité et la fréquence des accidents et améliorera l'accès des équipes d'intervention en cas de déversement</li> <li>▪ l'assainissement du sol selon les lignes directrices du CCME (EP3 et ES 130.10)</li> <li>▪ respecter les Lignes directrices du Manitoba sur la traversée de cours d'eau pour la protection du poisson et de l'habitat du poisson, les lignes directrices de MPO sur l'utilisation d'explosifs dans les eaux de pêche canadiennes ou à proximité, EP12 et ES 130.15.11 et les mesures du MPO pour éviter de nuire aux poissons et à leur habitat incluant les espèces aquatiques à risque, EP7, EP9, ES 130.15.5 et ES 130.15.6</li> <li>▪ restreindre l'accès à la pêche des équipes de construction</li> <li>▪ tracé et passages temporaires situés pour éviter l'habitat sensible</li> <li>▪ désaffecter et remettre en état les points d'accès les voies d'accès temporaires et de la route d'hiver après l'achèvement des travaux de construction</li> <li>▪ restreindre l'accès aux aires de stationnement potentielles aux traversées de cours d'eau</li> <li>▪ installer de grands enrochements/agrégats sur les pentes afin de limiter l'accès aux cours d'eau aux sites de traversée où l'accès n'existait pas avant le Projet</li> <li>▪ les ponts et les ponceaux aux franchissements de cours d'eau permettront d'accommoder des crues quinquennales</li> <li>▪ entretien et nettoyage régulier des ponceaux (EP11 et ES 130.15.9)</li> </ul>

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour le poisson sont les suivants :

- une diminution possible des populations de poissons en raison de la réduction de la qualité de l'eau de surface causée par des déversements de carburant ou de matières dangereuses provenant de l'équipement de construction ou des véhicules et des accidents de la route
- blessures ou mort de poissons résultant d'ondes de choc compressives proches des activités de dynamitage
- une augmentation des pressions exercées par la pêche sur les populations de poissons locales résultant d'un accès accru aux cours d'eau

- le blocage ou la réduction du passage du poisson et la perturbation du frai causée par l'aménagement de traversées temporaires de construction et de traversées permanentes de cours d'eau.

La diminution des populations de poissons en raison de la réduction de la qualité de l'eau de surface causée par des déversements de carburant ou de matières dangereuses provenant de l'équipement de construction ou des véhicules et des accidents de la route devrait être de courte durée, associée à des incidents ponctuels. Les déversements sur le sol seraient assainis conformément aux lignes directrices du CCME, évitant ainsi des effets sur le poisson. Les déversements ne devraient pas entraîner de réduction mesurable des communautés et populations de poissons, et les altérations de la qualité de l'eau se limiteront à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

La survenance de blessures ou de décès de poissons pendant les activités de dynamitage résultant d'ondes de choc compressives à proximité devrait être de courte durée, associée à des activités ponctuelles, et se produire sporadiquement. Les blessures ou le décès de poissons pendant les activités de dynamitage ne devraient pas entraîner de réduction mesurable des communautés et populations de poissons et se limiteront aux zones de dynamitage dans l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

L'augmentation des pressions de la pêche sur les populations de poissons locales résultant d'un accès accru pendant le défrichage de l'emprise routière et la construction de la route toutes saisons près des cours d'eau devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. L'augmentation des pressions de la pêche ne devrait pas entraîner de réduction mesurable des communautés et populations de poissons et se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

Le blocage ou la réduction du passage du poisson et la perturbation du frai causée par l'aménagement de traversées temporaires de construction et de traversées permanentes de cours d'eau devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Le blocage ou la réduction du passage du poisson et la perturbation du frai ne devraient pas entraîner de réduction mesurable des communautés et populations de poissons et se limiteront aux traversées dans l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur le poisson à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du Projet.

#### *5.3.6.2 Habitat du poisson*

L'environnement aquatique de la ZEL aquatique comprend une gamme de cours d'eau éphémères, intermittents et pérennes qui fournissent une variété d'habitats de poissons de qualité faible à élevée. Afin de caractériser et de décrire l'environnement aquatique existant, des études détaillées sur les milieux aquatiques et sur le terrain ont été menées pour évaluer l'habitat aquatique potentiellement touché par le Projet. En général, la qualité de l'habitat du poisson et la diversité des espèces augmentent à mesure que la taille du cours d'eau et la permanence du débit dans le cours d'eau augmentent. Des exceptions à

---

cette généralité se produisent lorsqu'il y a des barrières dans les cours d'eau qui affectent les modèles de l'écoulement de l'eau ou les déplacements des poissons (p. ex., les barrages de castors et les chutes d'eau).

Comme il a déjà été mentionné, il y a 53 traversées de cours d'eau le long de la route toutes saisons. Les traversées aux cours d'eau poissonneux comprennent les ponts de la rivière Gods et du ruisseau Magill ainsi que les ponceaux aux 23 cours d'eau. L'habitat du poisson variait de l'habitat marginal, ne supportant que le poisson-fourrage, aux sites avec un habitat supportant une plus grande diversité d'espèces de poissons. Des 25 sites ayant un habitat du poisson, 18 ont été évalués comme étant des habitats marginaux, généralement situés dans des petits cours d'eau de premier ou de second ordre qui sont souvent mal reliés aux eaux poissonneuses en aval en raison de nombreuses barrières éphémères. Sept sites de traversées de cours d'eau ont été évalués comme des habitats importants. Ces cours d'eau ont de plus grands bassins versants en amont et une connectivité avec les eaux poissonneuses en aval et possiblement en amont. L'habitat de ces sites convenait à un éventail de conditions de vie pour une diversité d'espèces de poissons, y compris les poissons-fourrage et les espèces de grande taille. Les 28 traversées qui restent sont des cours d'eau non poissonneux qui auraient des ponceaux d'égalisation pour maintenir le débit d'eau et les modèles de drainage existants.

Les activités susceptibles d'affecter l'habitat du poisson comprennent l'utilisation de véhicules et de machines près des plans d'eau pouvant entraîner une augmentation des sédiments dans l'eau, l'altération et la perte d'habitats riverains aux traversées et le risque de l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes. L'érosion et la sédimentation provenant des activités de construction, d'entretien et d'exploitation entraînant la suspension et le dépôt de sédiments peuvent réduire la qualité de l'eau de surface, telles que décrites à la **Section 5.3.4.1**. Le Projet entraînerait la modification et la perte des habitats riverains et en cours d'eau aux traversées. Le Projet entraînera une altération totale estimée de 1 008 m<sup>2</sup> d'habitat riverain et de 162 m<sup>2</sup> d'habitat en cours d'eau<sup>9</sup>, ainsi que la perte de 864 m<sup>2</sup> d'habitat riverain et de 3 672 m<sup>2</sup> d'habitat en cours d'eau (North/South Consultants Inc. 2017a). L'emploi d'équipement dans l'eau durant les activités de construction, d'entretien et d'exploitation pourrait accroître le risque d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes, comme la moule zébrée, qui peuvent réduire la diversité et les populations d'espèces indigènes et modifier l'habitat (Développement durable Manitoba 2017a). Le **Tableau 18** résume les effets environnementaux potentiels sur l'habitat du poisson pouvant survenir au cours du Projet et les mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour réduire les effets potentiels.

---

<sup>9</sup> L'estimation concerne la traversée de pont proposée au ruisseau Magill. L'altération dans le cours d'eau due à l'armature du ponceau ne pourra être estimée qu'à la phase de conception détaillée, car les empreintes des armatures varient grandement et dépendent des particularités du terrain liées aux substrats.

**Tableau 18 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour l'habitat du poisson durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation**

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation clés
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ diminution de la qualité de l'habitat du poisson et des effets sur les poissons résultant des effets déjà identifiés (augmentation des matières en suspension) des berges perturbées, du ruissellement de l'emprise routière et des travaux en cours d'eau pendant la construction</li> <li>▪ altération et perte de l'habitat riverain (rivages) et de l'habitat du poisson (en cours d'eau) aux traversées de cours d'eau</li> <li>▪ risque accru pendant la construction, l'entretien et l'exploitation pour l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes (p. ex., la moule zébrée) pouvant réduire la diversité et les populations d'espèces indigènes et modifier l'habitat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ minimiser le défrichement de la végétation et la perturbation du sol (ES 130.15.3)</li> <li>▪ installer des mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments (EP16 et ES 130.16, p. ex., clôture de limon, couverture anti-érosion, clayonnage de paille, géotextile)</li> <li>▪ préserver les tampons de végétation dans les cours d'eau (ES 130.15.1)</li> <li>▪ suspendre les activités de construction lors d'événements météorologiques extrêmes</li> <li>▪ les contrôles de dissipation d'énergie (p. ex., creusement de fossés, enrochement, bassin de rétention)</li> <li>▪ la restauration et la revégétalisation des zones perturbées</li> <li>▪ respecter les délais du MPO pour le travail en cours d'eau (EP6, EP7, EP11 et ES 130.15.2)</li> <li>▪ isoler les zones de construction en cours d'eau avec la récupération de poisson dans de l'eau poissonneuse (EP10 et ES 130.15.7)</li> <li>▪ suivre les lignes directrices du Manitoba sur la traversée de cours d'eau pour la protection du poisson et de l'habitat du poisson (EP6 et ES 130.15)</li> <li>▪ Mettre en œuvre un plan de compensation de l'habitat du poisson approuvé par le MPO pour les pertes d'habitat inévitables</li> <li>▪ respecter les Lignes directrices du Manitoba sur la traversée de cours d'eau pour la protection du poisson et de l'habitat du poisson, les mesures de MPO pour éviter de nuire au poisson et à l'habitat du poisson, y compris les espèces aquatiques en péril, EP7, EP10, ES 130.15.5 et ES 130.15.7</li> <li>▪ nettoyer l'équipement de construction et les véhicules avant de les amener sur le site (EP25, ES 130.15.1.5 et ES 130.15.3)</li> </ul>

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour l'habitat du poisson sont les suivants :

- la diminution de la qualité de l'habitat du poisson et des effets sur les poissons en raison de l'augmentation des matières en suspension provenant des berges perturbées, du ruissellement de l'emprise routière et des travaux en cours d'eau pendant la construction
- l'altération et la perte de l'habitat riverain (rivages) et de l'habitat du poisson (en cours d'eau) aux traversées de cours d'eau pendant toute la durée de vie du Projet

La diminution de la qualité de l'habitat du poisson et les impacts sur les poissons en raison des effets définis précédemment (augmentation des matières en suspension provenant des berges perturbées, ruissellement de l'emprise routière et travaux en cours d'eau) pendant la construction et l'entretien des traversées de cours d'eau devrait être de courte durée, associée à des activités ponctuelles, et se produire peu fréquemment. Cet effet devrait provoquer une perte nette de la capacité productive de l'habitat du

poisson qui affectera les communautés et les populations locales de poissons, et ces effets pourraient s'étendre au-delà de l'empreinte du Projet dans la ZEL (zone tampon de 10 km autour de la route toutes saisons).

L'altération et la perte d'habitat riverain (rivages) et d'habitat du poisson (en cours d'eau) pendant la construction et l'entretien des traversées de cours d'eau devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet devrait provoquer une perte nette de la capacité productive de l'habitat du poisson qui affectera les communautés et les populations locales de poissons, et l'effet se situera aux traversées dans l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

Le risque accru d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes (p. ex., la moule zébrée) pouvant réduire la diversité et les populations d'espèces indigènes et modifier l'habitat en raison des travaux en cours d'eau pendant la construction et l'entretien ainsi que des véhicules récréatifs pendant l'exploitation devrait être de courte durée, associé à l'équipement de construction, et se produire peu fréquemment. Cet effet ne devrait provoquer aucune diminution mesurable des communautés et populations locales de poissons, car l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes est peu probable.

La destruction permanente de l'habitat du poisson riverain et en cours d'eau aux traversées est inévitable en raison de l'empreinte des jetées et des ponceaux dans l'eau. Selon le besoin, l'habitat du poisson peut être créé ou amélioré pour compenser ces pertes inévitables. Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur l'habitat du poisson à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation, des meilleures pratiques de gestion et des plans de protection de l'environnement.

### **5.3.7 Oiseaux migrateurs**

Les oiseaux migrateurs sont protégés en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et ont donc été évalués. Bien que les oiseaux de proie et de gibier à plumes ne relèvent pas de la juridiction fédérale, ils ont également été évalués en raison de leur importance pour les communautés autochtones locales. Un total de 152 espèces d'oiseaux, y compris la sauvagine, les rapaces, le gibier à plumes et les oiseaux chanteurs et ils peuvent être trouvés dans la ZER faunistique (Joro Consultants 2018b). Parmi ces espèces, 114 peuvent se reproduire dans la ZER, tandis que les autres 38 sont des espèces transitoires qui peuvent être présentes dans la ZER.

Une combinaison d'UEA, de dénombrement (points d'écoute et d'observation) des oiseaux nicheurs (réalisés par l'Atlas des oiseaux nicheurs du Manitoba) et de relevés aériens de sauvagine ont été utilisés pour recueillir de l'information sur les espèces d'oiseaux présentes dans la faune de la ZEL. Les espèces d'oiseaux en péril enregistrées ou présentes dans la faune de la ZER comprennent l'hirondelle de rivage, l'hirondelle rustique, la paruline du Canada, l'engoulevent d'Amérique, la bécasse des bois, le moucherolle à côtés olive, le faucon pèlerin, le quiscal rouilleux, le hibou des marais, le grèbe esclavon et le râle jaune. La chasse à la sauvagine est une activité importante pour les utilisateurs de la ressource. Il y a d'autres espèces d'oiseaux qui peuvent être récoltées comme le plongeon huard, le butor, le cygne de la toundra,

le héron bleu et le tétaras (gélinotte huppée, du Canada et à queue fine). Les œufs de goélands sont parfois récoltés et mangés par les membres de la communauté (Joro Consultants 2018b).

Les oiseaux peuvent être affectés par les activités de construction, d'entretien et d'exploitation par l'altération et la perte d'habitat, les perturbations sensorielles, les changements de la pression de la chasse et les collisions avec les véhicules. Les effets environnementaux potentiels du Projet pouvant survenir et les mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour réduire le potentiel d'effets pour les oiseaux migrateurs figurent au **Tableau 19**.

**Tableau 19 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les oiseaux migrateurs durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation**

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ altération, fragmentation ou perte des oiseaux migrateurs (oiseaux de proie, sauvagine, oiseaux forestiers) et non migrateurs (p. ex., gibier à plumes) en raison du défrichement de la végétation indigène dans l'emprise routière, des voies d'accès temporaires, des carrières, des bancs d'emprunt, des aires de travail et des camps</li> <li>▪ perte de nids et mortalité chez les jeunes oiseaux migrateurs (oiseaux de proie, sauvagine, oiseaux forestiers) et non migrateurs (p. ex., gibier à plumes) pendant la construction, l'entretien et l'exploitation</li> <li>▪ perturbation sensorielle accrue et déplacement des oiseaux migrateurs (oiseaux de proie, sauvagine, oiseaux forestiers) et non migrateurs (p. ex., gibier à plumes) en raison du bruit et des vibrations du véhicule et de l'équipement pendant la construction, l'entretien et l'exploitation</li> <li>▪ augmentation de la mortalité des oiseaux migrateurs (p. ex., oiseaux aquatiques) et non migrateurs (p. ex., gibier à</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ comme le tracé a été sélectionné, aucun travaux à moins de 100 m d'un plan d'eau (tampon végétal retenu) sauf aux traversées (EP6 et ES 130.15.1)</li> <li>▪ suivre les délais et les restrictions relatifs au défrichement et à l'essouchement (EP1 et ES 130.17.1) et au dynamitage (EP14 et ES 130.19) pour éviter les périodes critiques de reproduction et de nidification</li> <li>▪ limiter le défrichement aux zones désignées à l'intérieur de l'emprise routière en utilisant les lignes de coupe existantes, les routes et les sentiers où elles sont présentes (EP1 et ES 130.17.1)</li> <li>▪ restreindre l'utilisation de l'équipement et des véhicules à l'extérieur des zones dégagées (ES 130.6.1)</li> <li>▪ désaffecter et remettre en état les points d'accès aux voies d'accès temporaires et à la route d'hiver après l'achèvement des travaux de construction (EP21, EP22 et ES 130.8.7)</li> <li>▪ les ponts et ponceaux aux franchissements de cours d'eau permettront d'accommoder des crues quinquennales avec l'entretien et le nettoyage réguliers des ponceaux (EP11 et ES 130.1.9) pour maintenir le régime hydrologique des terres humides</li> <li>▪ mettre en œuvre es activités de construction visant à limiter l'étendue des nuisances sonores à un moment donné dans des zones définies</li> <li>▪ appliquer des techniques typiques de bruit (EP4 et ES 130.12) et de suppression des poussières (EP18 et ES 130.11)</li> <li>▪ interdire la chasse par les employés d'IM et les entrepreneurs travaillant sur le Projet (EP14 et ES 130.19.1)</li> <li>▪ possession d'armes à feu interdite dans les camps de construction</li> <li>▪ restreindre l'accès aux zones de carrière de la phase d'exploitation (ES 130.8.8)</li> <li>▪ concevoir une route sans zones de retrait ou de stationnement</li> <li>▪ concevoir une route pour optimiser la ligne de visibilité et réduire les collisions</li> <li>▪ information sur la sensibilisation à la faune fournie aux travailleurs de la construction</li> <li>▪ réduire les limites de vitesse dans les zones à problèmes identifiées</li> </ul>

<p>plumes) en raison des pressions de chasse accrues pendant la construction et avec un accès accru au printemps, en été et à l'automne le long de la route toutes saisons</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ augmentation de la mortalité des oiseaux migrateurs (p. ex., oiseaux aquatiques, oiseaux forestiers) et non migrateurs (p. ex., gibier à plumes) en raison de collisions avec des véhicules pendant la construction, l'entretien et l'exploitation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ les vitesses des véhicules de construction respectent les limites affichées et des panneaux d'avertissement sur la faune doivent être installés dans les zones à problèmes identifiées (EP14)</li> <li>▪ enlever les arbres et les grands arbustes pour maintenir la ligne de visibilité</li> </ul>
---	--

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour les oiseaux migrateurs sont les suivants :

- l'altération, la fragmentation ou la perte de l'habitat d'oiseaux migrateurs (p. ex., rapaces, sauvagine, oiseaux forestiers) et non migrateurs (p. ex., gibier à plumes sédentaire) en raison du défrichage de la végétation indigène dans l'emprise routière, des voies d'accès temporaires, des carrières, des bancs d'emprunt, des aires de travail et des camps
- la perte de nids et de mortalité chez les jeunes oiseaux migrateurs (p. ex., rapaces, sauvagine, oiseaux forestiers) et non migrateurs (p. ex., gibier à plumes sédentaire) pendant la construction, l'entretien et l'exploitation
- l'augmentation des perturbations sensorielles et du déplacement des oiseaux migrateurs (p. ex., rapaces, oiseaux aquatiques, oiseaux forestiers) et non migrateurs (p. ex., gibier à plumes sédentaire) en raison du bruit et des vibrations des véhicules et des équipements pendant la construction, l'entretien et l'exploitation
- l'augmentation du taux de mortalité des oiseaux migrateurs (p. ex., oiseaux aquatiques) et non migrateurs (p. ex., gibier à plumes sédentaire) en raison des pressions de chasse accrues pendant la construction et d'un accès accru au printemps, en été et à l'automne sur toute la durée de vie du Projet
- une augmentation négligeable du taux de mortalité des oiseaux migrateurs (p. ex., oiseaux aquatiques et oiseaux forestiers) et non migrateurs (p. ex., gibier à plumes sédentaire) en raison de collisions avec des véhicules pendant la construction, l'entretien et l'exploitation

L'altération, la fragmentation ou la perte de l'habitat d'oiseaux migrateurs (p. ex., rapaces, sauvagine, oiseaux forestiers) et non migrateurs (p. ex., gibier à plumes sédentaire) en raison du défrichage de la végétation indigène dans l'emprise routière, les voies d'accès temporaires, les carrières, les bancs d'emprunt, les aires de travail et les camps devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet résiduel se produira probablement au niveau individuel, sans affecter les populations de manière mesurable, et se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

La perte de nids et la mortalité chez les jeunes oiseaux migrateurs (p. ex., rapaces, sauvagine, oiseaux forestiers) et non migrateurs (p. ex., gibier à plumes sédentaire) en raison du défrichement de la végétation indigène pendant les activités de construction et d'entretien devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet résiduel se produira probablement au niveau individuel, sans affecter les populations de manière mesurable, et se limitera à l'empreinte du Projet (zone défrichée de 60 m de large).

L'augmentation des perturbations sensorielles et du déplacement des oiseaux migrateurs (p. ex., rapaces, sauvagine, oiseaux forestiers) et non migrateurs (p. ex., gibier à plumes sédentaire) en raison du bruit et des vibrations des véhicules et des équipements pendant la construction, l'entretien et l'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire continuellement. Cet effet résiduel se produira probablement au niveau individuel, sans affecter la population de manière mesurable, et se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

L'augmentation du taux de mortalité des oiseaux migrateurs (p. ex., sauvagine, oiseaux forestiers) et non migrateurs (p. ex., gibier à plumes sédentaire) en raison des pressions de chasse accrues liées à l'accès à l'habitat des oiseaux offert par la route toutes saisons au printemps, en été et à l'automne pendant la construction, l'entretien et l'exploitation de l'emprise routière, des traversées de cours d'eau, des voies d'accès temporaires, des carrières, des bancs d'emprunt et des aires de travail devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire continuellement. Cet effet résiduel pourrait affecter de manière mesurable les populations et les effets pourraient s'étendre au-delà de l'empreinte du Projet dans la ZEL (zone tampon de 10 km autour de la route toutes saisons).

L'augmentation du taux de mortalité des oiseaux migrateurs (p. ex., sauvagine, oiseaux forestiers) et non migrateurs (p. ex., gibier à plumes sédentaire) en raison de collisions avec des véhicules et l'équipement pendant la construction, l'entretien et l'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet résiduel se produira probablement au niveau individuel, sans affecter la population de manière mesurable, et se limitera à l'empreinte du Projet (zone défrichée de 60 m de large).

Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur les oiseaux migrateurs à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du Projet.

### **5.3.8 Espèces en péril**

Au niveau fédéral, la LEP vise à protéger les espèces sauvages en péril au Canada. En vertu de cette Loi, le COSEPAC a été créé en tant qu'organisme d'experts indépendants chargé d'identifier et d'évaluer les espèces sauvages considérées comme étant à risque. Les espèces sauvages qui ont été désignées par le COSEPAC peuvent alors être admissibles à la protection juridique et au rétablissement en vertu de la LEP si elles sont énumérées dans la Loi. Au niveau provincial, la LEEVD a été adoptée pour protéger et améliorer la survie des espèces menacées et en voie de disparition au Manitoba, pour permettre la

---



réintroduction d'espèces déracinées dans la province et pour désigner des espèces menacées, en voie de disparition, déracinée ou disparues.

Les espèces sont évaluées et classées par le CDCMB en fonction de leur statut au niveau de leur aire de répartition (global - G) et de leur statut provincial (infranational - S) selon une procédure normalisée utilisée par tous les centres de données sur la conservation et les programmes du patrimoine naturel. Ces classements sont utilisés pour déterminer les priorités quant à la protection et à la collecte de données et sont révisés à mesure que de nouvelles informations deviennent disponibles. Pour chaque niveau de distribution - global et provincial - les espèces se voient attribuer un rang numérique allant de 1 (très rare) à 5 (manifestement en sécurité). Cette méthode reflète la menace relative des espèces et repose principalement sur le nombre d'occurrences des espèces à l'échelle globale ou dans la province (Manitoba Conservation Data Centre 2017).

Toutes les espèces faunistiques inscrites sur la liste provinciale et fédérale potentiellement présentes dans la ZER faunistique ont été évaluées. Des comptes rendus des espèces concernant l'habitat, les antécédents de vie et tout problème potentiel relatif à l'habitat essentiel (si identifiées) ont été développés pour toutes les espèces en péril énumérées ci-dessous. Des évaluations sur le terrain ont été entreprises pour toutes les espèces d'oiseaux en péril dans la ZER faunistique, en utilisant une combinaison de sources pour les données, y compris les UEA, les relevés aériens de sauvagine et les relevés de dénombrements ponctuels des oiseaux nicheurs.

Il y a plusieurs mesures d'atténuation générales qui s'appliqueraient à chacune des espèces en péril discutées dans cette section. Ces mesures générales d'atténuation sont décrites comme suit :

- Le tracé a été choisi en fonction d'utiliser les zones perturbées ou défrichées existantes là où elles existent et pour éviter les plans d'eau (sauf aux traversées) et les habitats critiques (p. ex., les frayères, les sites de mise bas, les nids de rapaces, les nids intergénérationnels, colonies de nidification).
- Les réseaux d'écoulement des eaux existants, les niveaux d'eau et les régimes hydrologiques des terres humides seraient maintenus avec des tampons de végétation entre les zones perturbées et les plans d'eau.
- Les délais et les restrictions de défrichement et d'essouchement devraient être respectés afin d'éviter les temps critiques de vèlage et de nidification (EP1 et ES 130.17.1).
- Les zones perturbées non requises pour l'entretien et l'exploitation du Projet seront désaffectées et réhabilitées (EP22).
- Les administrateurs contractuels, les inspecteurs et le personnel de construction recevraient une formation et des manuels pour faciliter l'identification des espèces potentiellement en péril qui pourraient être rencontrées en cours de route. Un membre de l'équipe d'inspection environnementale serait avisé lorsque des rencontres se produisent pour documenter et faire rapport sur la présence d'espèces et des stratégies de gestion appliquées, selon le besoin.
- L'épandage d'herbicide serait interdit près des sites sensibles sur le plan environnemental ou au-delà de l'emprise routière toutes saisons et appliqué à la main à moins de 30 m de tout plan d'eau.

### 5.3.8.1 Environnement aquatique

L'esturgeon jaune était la seule espèce en péril identifiée comme potentiellement présente dans la ZEL aquatique. Parmi les espèces aquatiques rares connues en amont dans la zone de drainage est du lac Winnipeg, se trouvent la mulette feuille d'érable (*Quadrula quadrula*) (LEEVD en voie de disparition) et le cisco à mâchoires égales (*Coregonus zenithicus*) (COSEPAC menacé). Aucun document n'indique que l'espèce a été rencontrée près de la ZEL aquatique (Stewart et Watkinson 2004).

Bien qu'il n'y ait pas eu d'esturgeon jaune au cours des recherches sur le terrain, leur répartition chevauche la ZER aquatique et a déjà été documentée dans la rivière Gods, le lac Gods et la rivière Hayes. La population au sud de la baie d'Hudson et de la baie James est désignée comme une espèce préoccupante par le COSEPAC (COSEPAC, 2006b) et est actuellement à l'étude à des fins de protection en vertu de la LEP (North/South Consultants Inc., 2017a). L'emplacement principal où les activités du Projet peuvent chevaucher la présence potentielle de l'esturgeon jaune se trouve au site de traversée de la rivière Gods. Le site de traversée de la rivière Gods offre un habitat à vitesse modérée avec des substrats de sable et de roche (North/South Consultants Inc., 2017a). La zone de traversée immédiate constitue un habitat d'alimentation potentiel pour l'esturgeon jaune adulte, et les frayères potentielles se trouvent dans une série de grands rapides à 4 km en aval de la traversée (North/South Consultants Inc., 2017a).

Les effets potentiels du Projet sur les espèces aquatiques en péril devraient être les mêmes que ceux indiqués pour le poisson et l'habitat du poisson, comme indiqué à la **Section 5.3.6**. Les mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre pour réduire les effets potentiels sur les espèces aquatiques en péril seront semblables à celles présentées à la **Section 5.3.6**, de même que les mesures d'atténuation générales qui s'appliqueraient à toutes les espèces en péril.

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour les espèces aquatiques en péril sont les suivants :

- une diminution potentielle de la population ou de l'habitat des espèces de poissons rares (p. ex., l'esturgeon jaune) attribuable aux effets précédemment identifiés (qualité de l'eau, ondes de choc, pression de pêche, passage du poisson, habitat et espèce envahissante) et les activités d'exploitation

La diminution de la population ou de l'habitat d'espèces de poissons rares (p. ex., l'esturgeon jaune) attribuable aux effets précédemment identifiés (qualité de l'eau, ondes de choc, pression de pêche, passage du poisson, habitat et espèce envahissante) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire sporadiquement. Cet effet résiduel est mineur, car l'altération ou la perte d'habitat est limitée, l'habitat est non limitatif et il est localisé à la traversée de la rivière Gods dans l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur les espèces aquatiques en péril à la suite de la mise en œuvre de mesures d'atténuation.

### 5.3.8.2 Environnement terrestre

#### 5.3.8.2.1 Végétation

Il y a environ 14 espèces en péril dans la ZER végétale (Szwaluk Environmental Consulting Ltd. et autres, 2017a). Aucune de ces 14 espèces en péril ne figure sur la liste fédérale du COSEPAC ou de la LEP ou n'est protégée par la province en vertu de la LEEVD. Aucune espèce végétale en péril n'a été observée dans la ZER végétale au cours des études sur le terrain (Szwaluk Environmental Consulting Ltd. *et al.*, 2017a). Aucune des espèces végétales en péril potentiellement présentes dans la ZER végétale n'a été identifiée comme étant une plante de subsistance ou d'une valeur culturelle pour les communautés locales (Szwaluk Environmental Consulting Ltd. *et al.*, 2017a).

Les effets potentiels du Projet sur les espèces végétales en péril sont censés être les mêmes que ceux qui ont été mentionnés précédemment pour la végétation à la **Section 5.3.5.1**. Les mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre pour réduire les effets potentiels sur les espèces végétales en péril seront semblables à celles présentées à la **Section 5.3.5.1**, ainsi que les mesures d'atténuation générales qui s'appliqueraient à toutes les espèces en péril.

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour les espèces végétales en péril sont les suivants :

- la perturbation ou la perte des espèces végétales en péril résultant du défrichage pendant la construction et l'entretien

La perturbation ou la perte d'espèces végétales en péril résultant du défrichage pendant la construction et l'entretien devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet résiduel ne devrait pas avoir d'impact mesurable sur des espèces rares ou protégées et se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

Aucun effet résiduel négatif important sur les espèces végétales en péril ne devrait survenir à la suite du Projet après la mise en œuvre des mesures d'atténuation.

#### 5.3.8.2.2 Mammifères

Les espèces de mammifères menacées identifiées dans la ZER faunistique comprennent le caribou des bois, le carcajou et la petite chauve-souris brune (Joro Consultants 2018b).

##### Caribou des bois

Deux populations d'écotypes de caribous des bois chevauchent la ZER incluant les aires de répartition et les populations de caribous de Norway House (forêt boréale) et des îles Pen (migrateurs de l'Est). Le

---

caribou est connu comme étant une espèce importante au niveau de la culture pour un certain nombre de membres de la communauté (HTFC Planning & Design 2017b).

Le caribou des bois boréal est classé comme une « espèce menacée » selon l'annexe 1 de la LEP et de la LEEVD du Manitoba. L'aire de répartition de Norway House à l'ouest et au sud-ouest de la zone du Projet chevauche légèrement avec la partie extrême ouest de la ZER. Le caribou de Norway House démontre des habitudes de déplacements saisonniers à petite échelle. Le nombre et les tendances de la population de caribou de Norway House sont inconnus, mais la population a été jugée autosuffisante (Environnement Canada, 2012). La population totale du caribou des bois boréal est d'environ 34 000 au Canada (Environnement Canada 2012).

Le caribou migrateur de l'Est est classé « en voie de disparition » selon le COSEPAC, mais n'a pas de statut en vertu de la LEP et ne figure pas sur la liste de la LEEVD. L'aire de répartition du caribou des îles Pen s'étend dans le nord-est du Manitoba, le long de la côte de la baie d'Hudson jusqu'au nord-ouest de l'Ontario et comprend la ZER faunistique. En raison de la nature migratoire de la population des îles Pen, ils sont principalement rencontrés dans la ZER faunistique sur une base saisonnière (les mois d'hiver de novembre à la fin avril); cependant, un très petit nombre de caribous femelles peut demeurer dans la ZER faunistique durant les mois d'été. La ZER faunistique se trouve à la limite sud de l'aire de répartition normale de la population. La population des îles Pen est estimée à 16 638 individus en 2011 (COSEPAC, 2017). La population de l'ensemble du caribou migrateur de l'Est est estimée à 170 636 animaux matures (COSEPAC, 2017).

Les effets potentiels du Projet sur le caribou des bois sont les mêmes que ceux énumérés précédemment pour les ongulés à la **Section 5.3.5.2.1**. Les mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre pour réduire les effets potentiels sur le caribou des bois seront les mêmes que celles présentées à la **Section 5.3.5.2.1**, de même que les mesures d'atténuation générales qui s'appliqueraient à toutes les espèces en péril.

#### Carcajou

Le carcajou est globalement abondant et apparemment en sécurité (G4) et au niveau provincial, il peut être peu commun à répandu (S3S4). Il est classé au niveau fédéral comme espèce préoccupante par le COSEPAC ainsi que par l'annexe 1 de la LEP, mais n'est pas répertorié à l'échelle provinciale par la LEEVD. Le carcajou a été enregistré dans la ZER au cours des études sur le terrain. Certains participants aux ateliers sur la faune du Projet de la Nation crie de Bunibonibee ont également indiqué que les populations de carcajous augmentent dans la région. Les carcajous sont importants sur le plan régional, car ils sont activement piégés (Joro Consultants, 2018b).

Les effets potentiels du Projet sur le carcajou sont les mêmes que ceux indiqués pour les animaux à fourrure, tel qu'il est indiqué à la **Section 5.3.5.2.2**. Les mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre pour réduire les effets potentiels sur le carcajou seront les mêmes que celles énumérées précédemment à la **Section 5.3.5.2.2**, ainsi que les mesures d'atténuation générales qui s'appliqueraient à toutes les espèces en péril.

### Petite chauve-souris brune

La petite chauve-souris brune a un statut qui est apparemment globalement sécurisé à vulnérable (G3G4). Au Manitoba, son statut de non-reproduction est rare, alors que son statut reproductif est manifestement répandu (S2N, S5B). Elle figure sur la liste fédérale des espèces en voie de disparition de la LEP et sur la liste provinciale de la LEEVD du Manitoba. Aucune petite chauve-souris brune n'a été observée pendant les études sur le terrain. Par contre, des membres des communautés ont signalé l'observation de chauves-souris brunes (Joro Consultants, 2018b).

Les effets potentiels du Projet sur la petite chauve-souris brune sont les mêmes que ceux indiqués pour les mammifères, comme indiqué à la **Section 5.3.5.2**. Les mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre pour réduire les effets potentiels sur les petites chauves-souris brunes seront les mêmes que celles énumérées précédemment à la **Section 5.3.5.2**, ainsi que les mesures d'atténuation générales qui s'appliqueraient à toutes les espèces en péril.

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour les espèces de mammifères en péril sont les suivants :

- une diminution potentielle de la population ou une perturbation de l'habitat du caribou est attribuable aux effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, pression de chasse, collisions avec des véhicules, prédation et maladie) des activités de construction, d'entretien et d'exploitation
- une diminution potentielle de la population ou de la perturbation de l'habitat du carcajou attribuable aux effets déjà identifiés (défrichement, perturbations sensorielles et collisions avec des véhicules) des activités de construction, d'entretien et d'exploitation.
- une diminution potentielle de la population ou la perturbation de l'habitat de la petite chauve-souris brune en raison des effets précédemment identifiés (défrichement et perturbation sensorielle) des activités de construction, d'entretien et d'exploitation.

La diminution de la population ou de l'habitat du caribou des bois attribuable aux effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, pression de chasse, collisions avec des véhicules, prédation et maladie) des activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet est considéré comme mineur pour ce qui est de l'altération ou la perte d'habitat non critique et comme mineur relativement à la disponibilité de l'habitat. L'effet s'étendra au-delà de l'empreinte du Projet dans la ZEL (zone tampon de 20 km autour de la route toutes saisons).

La diminution de la population ou de l'habitat du carcajou attribuable aux effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle et collisions avec des véhicules) des activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet. Cet effet est considéré comme mineur pour ce qui est de l'altération ou la perte d'habitat non

critique et comme mineur relativement à la disponibilité de l'habitat. L'effet s'étendra au-delà de l'empreinte du Projet dans la ZEL (zone tampon de 10 km autour de la route toutes saisons).

La diminution de la population ou de l'habitat de la petite chauve-souris brune attribuable aux effets déjà identifiés (défrichement et perturbation sensorielle) des activités de défrichement et des perturbations sensorielles liées aux activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet résiduel est considéré comme mineur pour ce qui est de l'altération ou la perte d'habitat non critique et comme mineur relativement à la disponibilité de l'habitat. L'effet se limiterait à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur les espèces de mammifères en péril à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du Projet.

#### 5.3.8.2.3 Oiseaux

Onze espèces d'oiseaux en péril peuvent être présentes dans la ZER (Joro Consultants, 2018b). Chaque espèce et son statut fédéral et provincial sont indiqués au **Tableau 20**. Aucune de ces onze espèces d'oiseaux en péril n'a été jugée importante pour la chasse par les communautés locales.

**Tableau 20 : Espèces d'oiseaux en péril pouvant survenir dans la zone d'évaluation régionale**

Nom commun de l'espèce	Répertoire des statuts d'espèces rares (fédéral et provincial)			
	LEP	COSEPAC	CDCMB	LEEVD
Hirondelle de rivage	Menacée - Annexe 1	Menacée	S5B	Non listé
Hirondelle rustique	Menacée - Annexe 1	Menacée	S4B	Non listé
Paruline du Canada	Menacée - Annexe 1	Menacée	S3B	Menacée
Engoulevent d'Amérique	Menacée - Annexe 1	Préoccupante	S3B	Menacée
Pioui de l'Est	Préoccupante - Annexe 1	Préoccupante	S3B	Menacée
Moucherolle à côtés olive	Menacée - Annexe 1	Préoccupante	S4B	Non listé
Faucon pèlerin	Préoccupante - Annexe 1	Préoccupante	S1B	En voie de disparition
Quiscale rouilleux	Préoccupante - Annexe 1	Préoccupante	S4B	Non listé
Hibou des marais	Préoccupante - Annexe 1	Préoccupante	S2S3B	Menacée
Grèbe esclavon	Préoccupante - Annexe 1	Préoccupante	S4B	Non listé
Râle jaune	Préoccupante - Annexe 1	Préoccupante	S3B	Non listé

Source : Joro Consultants 2018b.

Bien qu'elles soient potentiellement présentes dans la ZER, les espèces suivantes n'ont pas été documentées lors des études sur le terrain : l'hirondelle de rivage, l'hirondelle rustique, la paruline du Canada, le pioui de l'Est, le grèbe esclavon et le faucon pèlerin.

Les effets potentiels du Projet sur les espèces d'oiseaux en péril sont les mêmes que ceux qui sont énumérés pour les oiseaux migrateurs, comme indiqué à la **Section 5.3.7**. Les mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre pour réduire les effets potentiels sur les espèces d'oiseaux en péril seront les mêmes que celles énumérées précédemment à la **Section 5.3.7**, ainsi que les mesures d'atténuation générales qui s'appliqueraient à toutes les espèces en péril.

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour les espèces d'oiseaux en péril sont les suivants :

- la diminution potentielle de la population ou la perturbation de l'habitat des espèces d'oiseaux forestiers en péril (l'hirondelle de rivage, l'hirondelle rustique, la paruline du Canada, l'engoulevant d'Amérique, le pioui de l'Est, la moucherolle à côtés olive, le faucon pèlerin, le quiscale rouilleux et le hibou des marais) en raison des effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, perte de nids et collisions avec des véhicules) des activités de construction, d'entretien et d'exploitation
- la diminution potentielle de la population ou la perturbation de l'habitat des espèces d'oiseaux aquatiques en péril (le grèbe esclavon et le râle jaune) en raison des effets précédemment identifiés (altération du drainage, défrichement, perturbation sensorielle, perte de nids, pression de chasse et collisions avec des véhicules) des activités de construction, d'entretien et d'exploitation

La diminution de la population ou de l'habitat de l'hirondelle de rivage attribuable aux effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, perte de nids et collisions avec des véhicules) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet est considéré comme mineur pour ce qui est de l'altération ou la perte d'habitat non critique et comme mineur relativement à la disponibilité de l'habitat. L'effet s'étendra au-delà de l'empreinte du Projet dans la ZEL (zone tampon de 10 km autour de la route toutes saisons).

La diminution de la population ou de l'habitat de l'hirondelle rustique attribuable aux effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, perte de nids et collisions avec des véhicules) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet est considéré comme mineur pour ce qui est de l'altération ou la perte d'habitat non critique et comme mineur relativement à la disponibilité de l'habitat. L'effet se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

La diminution de la population ou de l'habitat de la paruline du Canada attribuable aux effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, perte de nids et collisions avec des véhicules) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet est considéré comme mineur pour ce qui est de l'altération ou la perte d'habitat non critique et comme mineur relativement à la disponibilité de l'habitat. L'effet se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

La diminution de la population ou de l'habitat de l'engoulevent d'Amérique attribuable aux effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, perte de nids et collisions avec des véhicules) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet est considéré comme mineur pour ce qui est de l'altération ou la perte d'habitat non critique et comme mineur relativement à la disponibilité de l'habitat. L'effet se limitera à l'emprise du Projet (emprise de 100 m de large).

La diminution de la population ou de l'habitat du pioui de l'Est attribuable aux effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, perte de nids et collisions avec des véhicules) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet est considéré comme mineur pour ce qui est de l'altération ou la perte d'habitat non critique et comme mineur relativement à la disponibilité de l'habitat. L'effet se limitera à l'emprise du Projet (emprise de 100 m de large).

La diminution de la population ou de l'habitat du moucherolle à côtés olive attribuable aux effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, perte de nids et collisions avec des véhicules) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet est considéré comme mineur pour ce qui est de l'altération ou la perte d'habitat non critique et comme mineur relativement à la disponibilité de l'habitat. L'effet se limitera à l'emprise du Projet (emprise de 100 m de large).

La diminution de la population ou de l'habitat du faucon pèlerin attribuable aux effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, perte de nids et collisions avec des véhicules) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet est considéré comme mineur pour ce qui est de l'altération ou la perte d'habitat non critique et comme mineur relativement à la disponibilité de l'habitat. L'effet se limitera à l'emprise du Projet (emprise de 100 m de large).

La diminution de la population ou de l'habitat du quiscale rouilleux attribuable aux effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, perte de nids et collisions avec des véhicules) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet est considéré comme mineur pour ce qui est de l'altération ou la perte d'habitat non critique et comme mineur relativement à la disponibilité de l'habitat. L'effet se limitera à l'emprise du Projet (emprise de 100 m de large).

La diminution de la population ou de l'habitat du hibou des marais attribuable aux effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, perte de nids et collisions avec des véhicules) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet est considéré comme mineur

---



pour ce qui est de l'altération ou la perte d'habitat non critique et comme mineur relativement à la disponibilité de l'habitat. L'effet se limitera à l'emprise du Projet (emprise de 100 m de large).

La diminution de la population ou de l'habitat du grèbe esclavon attribuable aux effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, perte de nids et collisions avec des véhicules) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet est considéré comme mineur pour ce qui est de l'altération ou la perte d'habitat non critique et comme mineur relativement à la disponibilité de l'habitat. L'effet se limitera à l'emprise du Projet (emprise de 100 m de large).

La diminution de la population ou de l'habitat du râle jaune attribuable aux effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, perte de nids et collisions avec des véhicules) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Cet effet est considéré comme mineur pour ce qui est de l'altération ou la perte d'habitat non critique et comme mineur relativement à la disponibilité de l'habitat. L'effet se limitera à l'emprise du Projet (emprise de 100 m de large).

Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur les espèces d'oiseaux en péril à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du Projet.

### **5.3.9 Santé autochtone et humaine**

Des sources d'information, telles que les connaissances locales et communautaires, les études sur les ST avec les communautés autochtones locales, le PEAP et les études sur les ressources patrimoniales et archéologiques ont été utilisées pour identifier les effets potentiels sur les peuples autochtones et l'environnement humain dans la ZER et la ZEL. Les documents suivants ont été consultés pour obtenir des orientations : *Orientations techniques pour l'évaluation de l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, 2012* (Agence canadienne d'évaluation environnementale 2015b) de l'Agence et *Information utile pour les évaluations environnementales* (Santé Canada, 2010).

#### *5.3.9.1 Utilisation des terres et des ressources*

L'utilisation actuelle des terres dans la ZER autochtone comprend principalement la chasse, la pêche, le piégeage, la cueillette, les loisirs de plein air, l'utilisation des chalets saisonniers et les pourvoiries. La chasse, le piégeage, la pêche et la cueillette sont des activités culturelles et traditionnelles largement pratiquées par les membres de la communauté dans la ZER.

Les zones de chasse au gibier sont des zones désignées par la Province en vertu desquelles certaines conditions de chasse s'appliquent. Les règlements sont révisés annuellement et comprennent l'établissement des dates des saisons, des limites de prises et des restrictions véhiculaires. Ces restrictions ne s'appliquent pas aux peuples autochtones en vertu de leurs droits conventionnels et constitutionnels.

La pêche est une activité traditionnelle importante à longueur d'année pour les membres des communautés locales.

La pêche est pratiquée dans les lacs et les rivières de la ZER autochtone. Il n'y a actuellement aucune pêche commerciale puisque la pêche estivale s'est terminée sur le lac Gods il y a plus de 18 ans et la pêche hivernale a pris fin il y a 30 ans (HTFC Planning & Design 2017d). Autrefois, la pêche commerciale était pratiquée sur les lacs Oxford, Colon, Chattaway, Touchwood, Bear et Knee (HTFC Planning & Design, 2017b).

Le piégeage est une activité traditionnelle pratiquée activement dans la ZER autochtone par de nombreux membres des communautés. En plus du lien culturel que le piégeage procure à la terre dans les territoires traditionnels des peuples autochtones, le piégeage commercial est aussi une source d'emploi et de revenu et, dans certains cas, d'aliments prélevés dans la nature (régimes traditionnels des peuples autochtones).

Le rassemblement de nourriture (p. ex., des baies) et de plantes médicinales est une activité traditionnelle qui fournit un lien culturel à la terre et est pratiquée dans la ZER autochtone par de nombreux membres des communautés.

Le projet proposé pourrait avoir une incidence sur l'utilisation traditionnelle des terres et des ressources (activités de chasse, de piégeage, de pêche et de cueillette) par les membres des collectivités locales. Le **Tableau 21** résume les effets environnementaux potentiels pouvant survenir pendant la construction, l'entretien et l'exploitation du Projet, ainsi que les mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour réduire les effets potentiels sur l'utilisation des terres et des ressources.

**Tableau 21 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour l'utilisation des terres et des ressources durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation**

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ réduction de l'approvisionnement alimentaire et des espèces culturellement importantes suite aux effets déjà identifiés sur les ongulés (p. ex., orignal et caribou) et leur habitat (défrichement, perturbation sensorielle, pression de chasse, collisions avec des véhicules, prédation et maladie) des activités de construction, d'entretien et d'exploitation</li> <li>▪ réduction de l'approvisionnement alimentaire attribuable aux effets précédemment identifiés sur les animaux à fourrure et les oiseaux et leur habitat (défrichement, perturbation sensorielle, pression de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ concevoir et ajuster le tracé là où il y a des conditions équitables dans les environs immédiats en fonction des commentaires de la communauté pour éviter la perte d'habitats et de zones de chasse valorisés</li> <li>▪ limiter le défrichement aux zones désignées à l'intérieur de l'emprise routière en utilisant les lignes de coupe existantes, les routes et les sentiers où elles sont présentes (EP1 et ES 130.17.1)</li> <li>▪ limiter l'accès pendant la construction et désaffecter et remettre en état les points d'accès aux voies d'accès temporaires et à la route d'hiver après l'achèvement de la construction (EP21, EP22, ES 130.6.1 et ES 130.8.7)</li> <li>▪ restreindre l'accès aux zones de carrière de la phase d'exploitation (ES 130.8.8)</li> <li>▪ appliquer des techniques typiques de bruit (EP4 et ES 130.12) et de suppression des poussières (EP18 et ES 130.11)</li> </ul>

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<p>chasse, collisions avec des véhicules et perte de nids) découlant des activités de construction, d'entretien et d'exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ réduction de l'approvisionnement alimentaire résultant des effets précédemment identifiés sur les poissons et leur habitat (qualité de l'eau, ondes de choc, pression de pêche, passage des poissons, habitat et espèces envahissantes) découlant des activités de construction, d'entretien et d'exploitation</li> <li>▪ réduction de l'approvisionnement alimentaire découlant des effets déjà identifiés sur la végétation récoltée (p.ex. les baies) (défrichage, altérations du drainage, espèces envahissantes et feux de friches) découlant des activités de construction, d'entretien et d'exploitation</li> <li>▪ amélioration à long terme des connexions et des interactions entre les communautés locales reliées par la route toutes saisons</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ concevoir une route pour optimiser les lignes de visibilité avec une vitesse réduite et une signalisation afin de réduire le risque de collisions accidentelles entre faune et véhicule</li> <li>▪ concevoir une route sans zones de retrait ou de stationnement</li> <li>▪ interdire la chasse par les employés d'IM et les entrepreneurs travaillant sur le Projet (EP14 et ES 130.19.1)</li> <li>▪ possession d'armes à feu interdite dans les camps de construction</li> <li>▪ planifier les activités d'entretien pour éviter les étapes de la vie sensibles, sauf si cela est nécessaire pour des raisons de sécurité</li> <li>▪ Comme le tracé est sélectionné, pas de travaux à moins de 100 m d'un plan d'eau (tampon végétal retenu) sauf aux traversées (EP6 et ES 130.15.1)</li> <li>▪ suivre les délais et les restrictions relatifs au défrichage et à l'essouchement (EP1 et ES 130.17.1) et au dynamitage (EP14 et ES 130.19.6) pour éviter les périodes importantes de mise bas, de nidification et de reproduction</li> <li>▪ restreindre l'utilisation de l'équipement et des véhicules à l'extérieur des zones dégagées (ES 130.6.1)</li> <li>▪ installer des mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments (EP16 et ES 130.16, ex : clôture de limon, couverture anti-érosion, clayonnage de paille, géotextile)</li> <li>▪ respecter les délais du MPO pour le travail en cours d'eau (EP6, EP7, EP11 et ES 130.15.2)</li> <li>▪ les ponts et les ponceaux aux franchissements de cours d'eau permettront d'accommoder des crues quinquennales</li> <li>▪ entretien et nettoyage régulier des ponceaux (EP11 et ES 130.15.9)</li> <li>▪ désaffecter et réhabiliter les zones perturbées qui ne sont pas nécessaires à l'entretien et à l'exploitation du Projet pour en empêcher l'accès (EP22 et ES 130.8.7)</li> <li>▪ restreindre l'accès à la pêche des équipes de construction</li> <li>▪ restreindre l'accès aux aires de stationnement potentielles aux traversées</li> <li>▪ installer de grands enrochements/agrégats sur les pentes afin de limiter l'accès aux cours d'eau aux points de franchissement où l'accès n'existait pas avant le Projet</li> <li>▪ zones de ravitaillement désignées et procédures de manutention du combustible (EP2, EP3, ES 130.9.2.5 et ES 130.10, p. ex., au moins 100 m des plans d'eau, confinement secondaire, réservoirs de stockage approuvés, entretien des équipements de contrôle et de nettoyage des déversements, plan d'intervention avec les procédures de confinement/nettoyage des déversements)</li> <li>▪ L'équipement et les véhicules seront propres et sans fuites à l'arrivée sur le site et seront maintenus en bon état (EP6 et ES 130.15.3)</li> <li>▪ identifier et cartographier les zones d'importance culturelle avant la compensation pour la planification et la conception du Projet (acheminement et reculs)</li> <li>▪ nettoyer l'équipement de construction et les véhicules avant de les amener sur le site pour contrôler la propagation des espèces envahissantes (EP25 et ES 130.15.1)</li> </ul>

---

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour l'utilisation des terres et des ressources sont les suivants :

- une réduction de l'approvisionnement alimentaire et des espèces d'une importance culturelle en raison des effets précédemment identifiés sur les ongulés, les animaux à fourrure et les oiseaux et leur habitat (défrichement, perturbation sensorielle, pression de chasse, collisions avec des véhicules, prédation et maladie, perte de nids) et les activités d'exploitation
- une réduction de l'approvisionnement alimentaire résultant des effets précédemment identifiés sur les poissons et leur habitat (qualité de l'eau, onde de choc, pression de pêche, passage du poisson, habitat et espèce envahissante) des activités de construction, d'entretien et d'exploitation
- une réduction de l'approvisionnement alimentaire découlant des effets déjà identifiés sur la végétation récoltée (p. ex., les baies) (défrichement, altérations du drainage, espèces envahissantes et feux de friches) découlant des activités de construction, d'entretien et d'exploitation

La réduction de l'approvisionnement alimentaire et d'espèces d'importance culturelle en raison des effets précédemment identifiés sur les ongulés (p. ex., orignal, caribou) et leur habitat (défrichement, perturbation sensorielle, pression de chasse, collisions avec des véhicules, prédation et maladie) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire sporadiquement. Les Autochtones et leurs communautés au sein de la ZER d'utilisation des terres et des ressources autochtones sont capables de s'adapter relativement facilement et de maintenir les activités préalables à l'exécution du Projet. Les effets pourraient s'étendre au-delà de l'empreinte du Projet dans la ZEL (zone tampon de 10 km autour de la route toutes saisons).

La réduction de l'approvisionnement alimentaire en raison des effets précédemment identifiés sur les animaux à fourrure et les oiseaux et sur leur habitat (défrichement, perturbation sensorielle, pression de chasse, collisions avec des véhicules, perte de nids) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire sporadiquement. Les Autochtones et leurs communautés au sein de la ZER d'utilisation des terres et des ressources autochtones sont capables de s'adapter relativement facilement et de maintenir les activités préalables à l'exécution du Projet. Les effets pourraient s'étendre au-delà de l'empreinte du Projet dans la ZEL (zone tampon de 10 km autour de la route toutes saisons).

La réduction de l'approvisionnement alimentaire en raison des effets précédemment identifiés sur les poissons et leur habitat attribuable aux effets précédemment identifiés (qualité de l'eau, ondes de choc, pression de pêche, passage du poisson, habitat et espèces envahissantes) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire sporadiquement. Les Autochtones et leurs communautés au sein de la ZER d'utilisation des terres et des ressources autochtones sont capables de s'adapter relativement facilement

et de maintenir les activités préalables à l'exécution du Projet. Les effets pourraient s'étendre au-delà de l'empreinte du Projet dans la ZEL (zone tampon de 10 km autour de la route toutes saisons).

La réduction de l'approvisionnement alimentaire en raison des effets précédemment identifiés sur la végétation récoltée, p. ex. les baies, (défrichement, altérations du drainage, espèces envahissantes et feux de friches) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire sporadiquement. Les Autochtones et leurs communautés au sein de la ZER d'utilisation des terres et des ressources autochtones sont capables de s'adapter relativement facilement et de maintenir les activités préalables à l'exécution du Projet. L'effet se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

La route toutes saisons peut ouvrir de nouvelles zones de récolte qui seraient bénéfiques pour les communautés autochtones locales. Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur l'utilisation des terres et des ressources à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du Projet.

*5.3.9.2 Voies de déplacement*

Les voies de déplacement dans la ZEL et la ZER autochtones comprennent des sentiers de VTT et de motoneige, ainsi que des cours d'eau ouverts et gelés. Ces voies sont importantes pour les collectivités locales, car elles servent à relier les gens aux terres et aux ressources utilisées à des fins traditionnelles dans la reconnaissance et l'exercice des droits ancestraux et issus de traités.

Pendant la construction de la route toutes saisons et lorsqu'elle sera en service, elle couperait certaines voies de déplacement et pourrait entraîner un accès réduit pour l'utilisation des ressources et des loisirs de plein air. La construction de la route toutes saisons serait complétée en segments partant de la Nation crie de Bunibonabee et s'étendant vers le sud et l'est. L'interruption des voies de déplacement qui croisent l'emprise routière de la route toutes saisons serait plus grande lorsqu'un segment de la route toutes saisons est en construction. Une fois opérationnelle, la route toutes saisons offrirait une meilleure voie de déplacement parmi les communautés. Le **Tableau 22** présente un résumé des effets environnementaux potentiels pouvant survenir au cours du Projet et des mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour réduire le potentiel d'effets sur les voies de déplacement.

**Tableau 22 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les voies de déplacements durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation**

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ accès réduit aux voies de déplacement traditionnelles utilisées pour l'utilisation des ressources et les loisirs pendant la construction, l'entretien et l'exploitation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ des plans de traversées pour maintenir la navigabilité des cours d'eau navigables</li> <li>▪ fournir une approche (rampes) pour les usagers (p. ex., bateaux, motoneiges, VTT) pour traverser la route et afficher des panneaux d'avertissement montrant les passages à niveau</li> </ul>

La réduction potentielle de l'accès serait plus importante lorsque la construction active se déroule dans une zone bien que l'accès soit modifié pendant toute la durée de vie du Projet. Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour les voies de déplacement sont les suivants :

- le potentiel d'accès réduit aux voies de déplacement traditionnelles utilisées pour l'utilisation des ressources et les loisirs pendant la construction, l'entretien et l'exploitation

La réduction de l'accès aux voies de déplacement traditionnelles utilisées pour l'utilisation des ressources et les loisirs pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet et se produire peu fréquemment. Les Autochtones et leurs communautés au sein de la ZER d'utilisation des terres et des ressources autochtones sont capables de s'adapter relativement facilement et de maintenir les activités préalables à l'exécution du Projet. Les effets pourraient s'étendre au-delà de l'empreinte du Projet dans la ZEL (zone tampon de 10 km autour de la route toutes saisons).

Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur les voies de déplacement à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du Projet.

### *5.3.9.3 Économie*

En 2011, les niveaux de revenu de la Nation crie de Manto Sipi, de la Nation crie de Bunibonibee et de la Première Nation de God's Lake étaient beaucoup plus faibles que la moyenne manitobaine. L'économie locale comprend une combinaison de salaires, d'argent en espèces et d'activités économiques traditionnelles. L'économie salariale est largement dérivée de l'emploi dans le secteur public, y compris les soins de santé, l'éducation, les services sociaux et les activités de la bande. L'économie monétaire représente la livraison de biens et de services en dehors des entreprises ou des entreprises enregistrées. L'économie traditionnelle comprend des activités de subsistance telles que la chasse, la cueillette et la pêche non commerciale, ainsi que d'autres activités axées sur les ressources (Affaires autochtones et du Nord Canada, 2017b).

La construction, l'entretien et l'exploitation du Projet proposé devraient globalement générer des retombées économiques positives pour les communautés autochtones locales. La construction serait réalisée dans le cadre de contrats soumis et gérés par IM. Au cours de la période de pointe de la construction du Projet proposé, un effectif maximal estimé de 120 est prévu. Les compagnies aériennes commerciales et les compagnies d'affrètement aérien ainsi que les fournisseurs locaux et régionaux de matériaux de construction et de fournitures devraient bénéficier de cette période de construction. Dans le cadre de l'engagement d'IM envers les résidents locaux participant au Projet et bénéficiant de celui-ci, IM exige spécifiquement qu'un pourcentage des soumissions de construction soit fourni localement par l'intermédiaire de l'Initiative d'approvisionnement autochtone du Manitoba (p. ex., équipement, services, emploi). Le pourcentage d'approvisionnement local est modifié pour chaque contrat en fonction des

---

discussions avec la communauté afin d'identifier et de confirmer sa capacité à fournir du matériel, des services ou de la main-d'œuvre.

Pendant l'exploitation, la route toutes saisons augmenterait l'accès aux activités de piégeage, ce qui aurait un effet positif à long terme sur les revenus locaux. Cependant, il pourrait y avoir une diminution des revenus de piégeage pour les trappeurs locaux en raison de la réduction de la récolte de piégeage durant la construction (p. ex., perte d'habitat, perturbation sensorielle, pression de chasse). Le Tableau 23 résume les effets environnementaux potentiels pouvant survenir au cours du Projet et les mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour réduire les effets potentiels sur l'économie locale.

**Tableau 23 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour l'économie locale durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation**

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ l'augmentation des conditions économiques (p. ex., emplois, services, accès amélioré) pour les communautés locales pendant la construction, l'entretien et l'exploitation</li> <li>▪ réduction du revenu de piégeage des trappeurs locaux en raison de la réduction de la récolte de piégeage découlant des effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, pression de chasse et collision avec des véhicules) pendant la construction</li> <li>▪ augmentation du revenu de piégeage des trappeurs locaux grâce à un meilleur accès le long de la route toutes saisons pendant l'exploitation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ suivre les mesures d'atténuation pour minimiser les effets sur les animaux à fourrure en raison de la perte de l'habitat, des perturbations sensorielles et des collisions avec des véhicules</li> <li>▪ des entrevues, des ateliers et des études sur les ST ont été menés pour déterminer et minimiser les interactions avec les zones d'importance pour les trappeurs</li> <li>▪ fournir de l'information courante sur le Projet aux trappeurs touchés afin de minimiser le risque que des pièges soient installés dans les zones qui seront perturbées par la construction</li> <li>▪ maintenir l'accès des trappeurs aux sentiers de piégeage et aux sentiers pendant la construction; concevoir des passages de sentiers pour maintenir l'accès et les sentiers du trappeur (EP1 et ES 130.17.3.3)</li> <li>▪ si des pièges actifs sont découverts pendant la construction, le travail s'arrêtera et le trappeur sera averti</li> <li>▪ les contrats de construction nécessiteront la participation des Autochtones pour accroître les possibilités économiques pour les collectivités locales</li> </ul>

Comme indiqué ci-avant, les effets globaux sur l'économie locale devraient être positifs, à l'exception d'un effet négatif potentiel sur le revenu de piégeage pendant la construction. Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour l'économie locale sont les suivants :

- la réduction possible du revenu de piégeage des trappeurs locaux en raison de la réduction de la récolte de piégeage découlant des effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, pression de chasse et collision avec des véhicules) pendant la construction.

La réduction du revenu de piégeage des trappeurs locaux en raison de la réduction de la récolte de piégeage découlant des effets déjà identifiés (défrichement, perturbation sensorielle, pression de chasse et collision avec des véhicules) du défrichement de l'emprise routière et des activités générales de

construction devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment. Les trappeurs autochtones au sein de la ZER d'utilisation des terres et des ressources autochtones sont capables de s'adapter relativement facilement et de maintenir les activités préalables à l'exécution du Projet. Les effets pourraient s'étendre au-delà de l'empreinte du Projet dans la ZEL (zone tampon de 10 km autour de la route toutes saisons).

Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur l'économie locale à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du Projet.

#### *5.3.9.4 Ressources patrimoniales et archéologiques*

Une évaluation des impacts sur les ressources patrimoniales (EIRP) a été réalisée pour le Projet. Un survol aérien du tracé a été effectué en mai 2016, une étude de bureau préliminaire a été achevée en juillet 2016, d'autres évaluations sur le terrain ont été effectuées en juillet 2016 et un rapport d'EIRP a été élaboré pour identifier les sites archéologiques potentiellement touchés par le tracé routier proposé (AMEC Foster Wheeler Environnement et Infrastructure 2016 a; b; c). Basés sur une étude de bureau préliminaire, d'un survol aérien du tracé et d'une EIRP du tracé proposé, douze sites précédemment non recensés et un total de 149 artefacts ont été identifiés dans la ZEL patrimoniale, comme décrit au **Chapitre 6** de l'étude d'impact environnemental du Projet 6 - route toutes saisons reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake. Seulement quatre de ces sites nouvellement enregistrés sont situés à l'intérieur de 100 m de l'emprise routière de la route toutes saisons et sont potentiellement affectés.

Le Projet proposé peut provoquer en la perte ou la perturbation de sites patrimoniaux, archéologiques, culturels ou sacrés pendant le défrichage et la construction de l'emprise routière et aussi en raison d'un accès accru. Un résumé des effets environnementaux potentiels sur les ressources patrimoniales et archéologiques susceptibles de se produire et les mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour réduire les effets potentiels est présenté au **Tableau 24**.

#### **Tableau 24 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour les ressources patrimoniales et**



### archéologiques durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ perte ou perturbation des ressources et des sites du patrimoine, de la culture (sacrée) ou de la communauté pendant les activités de défrichage et de construction</li> <li>▪ perte ou perturbation des ressources patrimoniales en raison d'un accès accru</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ l'évaluation sur le terrain du tracé a identifié des zones nécessitant une enquête supplémentaire avant la construction (EP13 et ES 130.18)</li> <li>▪ des mesures de protection (p. ex., éviter et maintenir des zones tampons autour des ressources patrimoniales près du tracé) doivent être utilisées dans le cadre de discussions avec la Direction des ressources historiques du Manitoba (DRH) et les collectivités locales</li> <li>▪ limiter l'équipement et les travailleurs aux zones de construction (ES 130.6.1)</li> <li>▪ si des artefacts sont découverts, les travaux seront arrêtés et un plan de rétablissement ou de protection sera mis en œuvre par un archéologue qualifié en consultation avec la DRH et les collectivités locales (EP13 et ES 130.18)</li> <li>▪ mener des activités communautaires et culturelles appropriées avant la construction</li> <li>▪ la non-divulgateion des sites patrimoniaux et archéologiques afin de minimiser les risques de perturbation des sites</li> <li>▪ limiter l'accès pendant la construction et désaffecter et remettre en état les points d'accès des voies d'accès temporaires et de la route d'hiver après l'achèvement des travaux de construction (EP21, EP22 et ES 130.8.7)</li> <li>▪ restreindre l'accès aux zones de carrière de la phase d'exploitation (ES 130.8.8)</li> <li>▪ le cas échéant, mettre en place des contrôles d'accès aux sites patrimoniaux adjacents</li> </ul>

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour les ressources patrimoniales et archéologiques sont les suivants :

- la perte ou la perturbation potentielle du patrimoine, de la culture (sacrée) ou des ressources et des sites utilisés par la communauté pendant les activités de défrichage de l'emprise routière, de construction et en raison d'un accès accru

La perte ou la perturbation du patrimoine, de la culture (sacrée) ou des ressources et des sites utilisés par la communauté pendant le défrichage de l'emprise routière et les activités générales de construction devraient être de courte durée, associée à des activités ponctuelles et se produire sporadiquement. Il existe un risque de perturbation de ressources qui sont importantes à l'échelon local et non récupérables. L'effet se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

La perte ou la perturbation de ressources patrimoniales en raison de l'accès accru pendant le défrichage de l'emprise routière et les activités générales de construction devraient être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment, voire jamais. Il existe un

risque de perturbation de ressources qui sont importantes à l'échelon local et non récupérables. L'effet se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur les ressources patrimoniales et archéologiques à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du Projet.

#### *5.3.9.5 Santé humaine et sécurité*

Le Projet a le potentiel d'affecter directement la santé et la sécurité des membres de la communauté et des travailleurs pendant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation. Comme aucune activité de construction ou d'entretien de la route toutes saisons ne se déroulerait à l'intérieur des limites de la Nation crie de Manto Sipi, de la Nation crie de Bunibonibee et de la Première Nation de God's Lake, les membres de ces communautés seront principalement assujettis aux effets potentiels directs de la construction du Projet et des activités d'exploitation et d'entretien lorsqu'ils voyagent à l'extérieur de leur communauté.

Il y a un risque pour les membres de la communauté et la sécurité des travailleurs (p. ex., blessure, décès) pendant les travaux de construction et d'entretien de la route associés à l'utilisation d'équipement lourd, à la construction et à l'entretien des ponts, au développement de zones de carrière et d'emprunt, au dynamitage, au concassage de roches, au tri des agrégats et aux autres activités apparentées. La santé et la sécurité des travailleurs de construction et de l'entretien peuvent être menacées par les accidents, le bruit, les brûlures, les explosions et la manipulation de substances dangereuses telles que les carburants et autres matériaux. Les membres de la communauté locale peuvent également être exposés à des risques de blessures et de mort en cas de collision avec du matériel, des machines et des véhicules et, dans une moindre mesure, des incendies et des explosions.

Pendant la phase d'exploitation de la route toutes saisons, il existe un certain nombre de risques de sécurité routière ou de risques liés à la circulation pour les usagers de la route et les usagers des sentiers qui traversent la route toutes saisons. Ceux-ci comprennent les accidents de véhicules et les collisions avec les véhicules, les risques de sécurité liés à l'équipement d'entretien et à la faune.

Les effets environnementaux potentiels sur la santé humaine et la sécurité associés aux activités de construction, d'entretien et d'exploitation du Projet sont également liés aux effets potentiels directs et indirects sur les composantes environnementales avec lesquelles ces activités interagissent. Par conséquent, les effets négatifs potentiels de la construction du Projet sur la santé humaine et la sécurité sont, en partie, déterminés par l'évaluation des effets de la construction du Projet sur les CV liées à ces activités. Pour la santé humaine, les évaluations des effets environnementaux associés et les mesures d'atténuation pour les autres CV se trouvent dans les sections d'évaluation des effets sur la qualité de l'air, l'eau de surface et l'utilisation des terres et des ressources (**Sections 5.3.1.1, 5.3.4.1 et 5.3.9.1**, respectivement).

---

Un résumé des effets environnementaux potentiels du Projet sur la santé et la sécurité humaines pouvant survenir au cours du Projet et les mesures d'atténuation proposées qui seront utilisées pour éviter ou minimiser les effets potentiels est fourni au **Tableau 25**.

**Tableau 25 : Résumé des effets environnementaux potentiels et des mesures d'atténuation proposées pour la santé et la sécurité durant les phases de construction, d'entretien et d'exploitation**

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ risque pour la sécurité des membres de la communauté et des travailleurs pendant les activités de construction, d'entretien et d'exploitation</li> <li>▪ la perte de zones de récolte de plantes médicinales utilisées par les membres de la communauté à des fins thérapeutiques ou curatives en raison du défrichement de la végétation indigène dans l'emprise routière, des voies d'accès temporaires, des carrières, des bancs d'emprunt, des aires de travail et des camps</li> <li>▪ risque pour la santé humaine d'une diminution de la qualité de l'approvisionnement en eau de la communauté à la suite des effets précédemment identifiés (qualité de l'eau de surface ou souterraine) pendant la construction, l'entretien et l'exploitation</li> <li>▪ risque pour la santé humaine et perturbation des communautés locales en raison de la réduction de la qualité de l'air pendant la construction, l'entretien et l'exploitation</li> <li>▪ perturbation des communautés locales en raison de l'augmentation des niveaux de bruit pendant la construction, l'entretien et l'exploitation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ afficher des panneaux d'avertissement « entrée interdite » et restreindre l'accès autour des chantiers de construction actifs</li> <li>▪ fournir un accès sécurisé aux trappeurs et aux autres utilisateurs traditionnels</li> <li>▪ fournir des mises à jour aux communautés locales concernant l'emplacement et le calendrier des activités de construction et d'entretien</li> <li>▪ les travailleurs doivent être informés des pratiques de construction sécuritaires, y compris l'utilisation d'équipement de protection individuelle</li> <li>▪ élaborer et mettre en œuvre des plans de santé et de sécurité avant la construction et tenir des réunions et des inspections périodiques sur la sécurité du site</li> <li>▪ les équipes de dynamitage doivent être formées et certifiées</li> <li>▪ les lieux de dynamitage sécurisés avant le dynamitage et sirènes d'avertissement activées avant la détonation des explosifs</li> <li>▪ équiper et entretenir l'équipement, les machines et les véhicules dotés de dispositifs de sécurité appropriés (p. ex., dispositifs d'avertissement de secours)</li> <li>▪ des normes de conception géométrique de route basée sur des normes de sécurité reconnues</li> <li>▪ signes avant-coureurs de limites de vitesse réduites dans les zones à risque pour la faune</li> <li>▪ des rampes d'accès pour les motoneiges et les VTT aux intersections des routes et des sentiers, avec des panneaux d'avertissement indiquant l'emplacement des passages;</li> <li>▪ enlever les arbres et les grands arbustes pour maintenir la ligne de visibilité</li> <li>▪ application de produits de contrôle de la poussière dans les zones à problèmes clés (EP18 et ES 130.11)</li> <li>▪ identifier et cartographier les plantes médicinales et culturelles importantes et les zones de récolte avant de procéder au défrichement pour la planification et la conception du Projet (acheminement et reculs)</li> <li>▪ ajuster le tracé dans la mesure du possible pour éviter la perte de zones de récolte importantes</li> <li>▪ limiter le défrichement aux zones désignées dans l'emprise (EP1 et ES 130.17.1)</li> <li>▪ restreindre l'utilisation de l'équipement et des véhicules à l'extérieur des zones dégagées (ES 130.6.1)</li> </ul>

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nettoyer l'équipement de construction et les véhicules avant de les amener sur le site pour contrôler la propagation des espèces envahissantes (EP25 et ES 130.15.1)</li> <li>▪ le tracé est choisi, donc pas de travaux à moins de 100 m d'un plan d'eau (tampon végétal retenu) sauf aux traversées où les travaux en cours d'eau seront effectués pendant les mois d'hiver ou à faible débit (EP6, ES 130.15.1 et ES 130.15.2) dans la mesure du possible</li> <li>▪ équipement et véhicules seront propres et sans fuites à l'arrivée sur le site et seront maintenus en bon état (EP6 et ES 130.15.3)</li> <li>▪ minimiser le défrichement et la perturbation du sol et limiter l'utilisation du véhicule/de l'équipement à l'emprise routière (ES 130.6.1)</li> <li>▪ installer des mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments (EP16 et ES 130.16, ex : clôture de limon, couverture anti-érosion, clayonnage de paille, géotextile)</li> <li>▪ maintenir le drainage naturel et reniveler les zones perturbées pour limiter l'érosion</li> <li>▪ procéder au défrichement durant les mois d'hiver (EP1 et ES 130.17.1)</li> <li>▪ suspendre les activités de construction lors d'évènements météorologiques extrêmes (EP6 et ES 130.16)</li> <li>▪ les contrôles de dissipation d'énergie (p. ex., creusement de fossé, enrochement, bassin de rétention)</li> <li>▪ désaffecter et réhabiliter les zones perturbées non requises pour l'entretien et l'exploitation du Projet (EP22 et ES 130.8.7)</li> <li>▪ zones de ravitaillement désignées et procédures de manutention du combustible (EP2 et ES 130.9.2.5, p. e. au moins 100 m des plans d'eau et des puits existants, confinement secondaire, réservoirs de stockage approuvés, entretien du matériel de contrôle et de nettoyage des déversements, plan d'intervention avec les procédures de confinement des déversements/procédures de nettoyage)</li> <li>▪ amélioration des conditions routières, des lignes de visibilité et des approches réduira la probabilité et la fréquence des accidents et améliorera l'accès des équipes d'intervention en cas de déversement</li> <li>▪ l'assainissement des sols et des eaux souterraines conformément aux lignes directrices du CCME (EP3 et ES 130.10)</li> <li>▪ suppression de la poussière (EP18 et ES 130.11)</li> <li>▪ les activités génératrices de poussière ou de fumée (p. ex., dynamitage, brûlage) ne se produiront pas dans des conditions de vents violents</li> <li>▪ des limites de vitesse des véhicules sur les chantiers de construction et dans les carrières à proximité des collectivités locales en cas de problèmes de poussière</li> <li>▪ utiliser des carburants à faible teneur en soufre</li> <li>▪ exiger un niveau élevé d'entretien de l'équipement et des véhicules</li> <li>▪ limiter la marche au ralenti inutile à long terme</li> <li>▪ contrôler la taille des agrégats et l'utilisation de matériaux granitiques pour réduire la production de poussière sur la plate-forme</li> <li>▪ appliquer des techniques de suppression de bruit typiques (EP4 et ES 130.12)</li> </ul>

Effets environnementaux potentiels	Mesures d'atténuation
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ situer les activités de carrière aussi loin des communautés locales que possible</li> <li>▪ les zones tampons forestières seront conservées, à moins qu'un défrichement ne soit requis pour des raisons de sécurité, autour des carrières afin de réduire le bruit provenant des opérations de la carrière</li> <li>▪ limiter l'exploitation en carrière et le dynamitage aux heures du jour lorsque le travail se fait près des communautés locales</li> </ul>

Après l'application des mesures d'atténuation, les effets résiduels liés au Projet qui subsistent pour la santé humaine et la sécurité sont les suivants :

- le risque pour la sécurité des membres de la communauté et des travailleurs lors des activités de construction, d'entretien et d'exploitation
- la perte potentielle de zones de récolte de plantes médicinales utilisées par les membres de la communauté à des fins thérapeutiques ou curatives en raison du défrichement de la végétation indigène dans l'emprise routière, des voies d'accès temporaires, des carrières, des bancs d'emprunt, des aires de travail et des camps
- le risque pour la santé humaine d'une diminution de la qualité de l'approvisionnement en eau de la communauté à la suite des effets précédemment identifiés (qualité de l'eau de surface ou souterraine) pendant la construction, l'entretien et l'exploitation
- le risque pour la santé humaine et la perturbation pour les communautés locales en raison de la réduction de la qualité de l'air (p. ex., la poussière et les émissions) pendant la construction, l'entretien et l'exploitation
- la perturbation possible des collectivités locales en raison de l'augmentation des niveaux de bruit pendant la construction, l'entretien et l'exploitation

Le risque pour la sécurité des membres de la communauté et des travailleurs lors des activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire peu fréquemment pendant l'exploitation et, selon toutes probabilités, sporadiquement pendant la construction. Ce risque pourrait mener à des blessures, mais se limitera à l'empreinte du Projet (zone défrichée de 60 m de large).

La perte de zones de récolte de plantes médicinales utilisées par les membres de la communauté à des fins thérapeutiques ou curatives en raison du défrichement de la végétation indigène pour la route toutes saisons, les carrières, les bancs d'emprunt, les chemins d'accès, les traversées de cours d'eau ainsi que les aires de travail et les camps connexes devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire sporadiquement. Cet effet résiduel affectera probablement de manière mesurable des plantes importantes pour les communautés locales, mais se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

Le risque pour la santé humaine d'une diminution de la qualité de l'approvisionnement en eau de la communauté à la suite des effets précédemment identifiés (qualité de l'eau de surface ou souterraine) pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet. Les déversements sur le sol seraient assainis, évitant ainsi les effets pour l'eau de surface ou souterraine. Étant donné que les concentrations de contaminants seront conformes à la réglementation applicable, on ne prévoit aucun effet négatif. La qualité de l'eau pourrait être altérée dans l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

Le risque pour la santé humaine et la perturbation pour les communautés locales en raison d'une réduction de la qualité de l'air attribuable à l'utilisation de l'équipement et des véhicules pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire sporadiquement pendant la construction et l'entretien, mais fréquemment pendant l'exploitation en été. Cet effet résiduel pourrait entraîner un changement de la qualité de l'air de moins de 10 % par rapport aux conditions de référence, et il se limitera à l'empreinte du Projet (emprise de 100 m de large).

La perturbation possible des communautés locales liée à l'augmentation des niveaux de bruit en raison de l'utilisation de l'équipement et des véhicules pendant les activités générales de construction, d'entretien et d'exploitation devrait être de longue durée, pendant tout le cycle de vie du projet, et se produire sporadiquement pendant la construction et l'entretien. Cet effet pourrait entraîner un changement du bruit de moins de 10 % par rapport aux conditions de référence, et il se limitera à l'empreinte du Projet.

Aucun effet résiduel négatif important ne devrait se produire sur la santé humaine et la sécurité à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du Projet.

#### **5.4 Effets transfrontaliers et effets découlant d'une décision fédérale**

Il n'y a aucun changement prévu à l'environnement sur les terres fédérales et les terres d'une autre province ou à l'extérieur du Canada. Si le MPO détermine qu'une autorisation est requise en vertu de la Loi sur les pêches, il est possible que le plan de compensation requis ait un effet sur l'environnement. Les effets potentiels et les mesures d'atténuation associées seraient toutefois les mêmes que ceux déjà identifiés tout au long des **Sections 5.3.1 à 5.3.9**. Par conséquent, aucun effet transfrontalier résiduel important ou aucun effet sur l'environnement découlant d'une décision fédérale sur le Projet n'est prévu.

#### **5.5 Accidents et défaillances**

Pendant les activités de construction, d'entretien et d'exploitation du Projet, il existe un risque d'accidents et de défaillances susceptibles d'affecter l'environnement et la santé humaine et la sécurité. Cela pourrait être le résultat d'une erreur humaine ou d'événements naturels. Les événements peuvent inclure les déversements accidentels et les rejets de matières dangereuses sur terre et dans l'eau, les incendies et

---

les explosions, les accidents ou les collisions impliquant du matériel de construction, des véhicules et de la faune et des empiètements accidentels sur des sites/zones sensibles. Les accidents et défaillances potentiels ont été identifiés en fonction des composantes, des activités, de l'équipement et des matériaux du Projet (p. ex., le type et la quantité) associés à chaque phase du Projet et comprennent :

- le rejet accidentel de substances dangereuses
- feu ou explosion
- les collisions avec des véhicules

Avec l'application des PE et ES 130s d'IM, les meilleures pratiques de gestion et l'application du plan d'intervention d'urgence de l'entrepreneur, la probabilité d'accidents et de défaillances et les risques pour l'environnement devraient être faibles. Des détails supplémentaires concernant les mesures d'atténuation préventives/contingentes qui seront mises en œuvre pour éviter ou minimiser les effets négatifs des accidents et des défaillances figurent au **Chapitre 6** de l'étude d'impact environnemental du Projet 6 - route toutes saisons reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake.

## 5.6 Effets de l'environnement sur le Projet

La détermination des effets potentiels de l'environnement sur le Projet proposé est fondée sur la capacité du Projet à résister aux événements environnementaux normaux et potentiellement extrêmes. Les événements environnementaux normaux et potentiellement extrêmes qui présentent le risque le plus élevé de se produire dans la région du Projet comprennent, sans toutefois s'y limiter, les conditions météorologiques, les feux de forêt et les changements climatiques. Les effets potentiels de l'environnement sur le Projet sont évalués en tenant compte des éléments suivants :

- le risque de la survenance d'événements environnementaux extrêmes
- l'atténuation inhérente à la conception de la route et aux composantes connexes (p. ex., les ponts) pour résister à des conditions environnementales normales et à des aléas naturels atypiques
- des plans de protection de l'environnement et des procédures d'intervention d'urgence pour le Projet

Le Projet proposé serait occasionnellement sujet à des événements météorologiques violents ou extrêmes, tels que de fortes chutes de neige, des blizzards, des vents extrêmes et des tempêtes de pluie intenses. Pendant la construction, des événements météorologiques violents pourraient nuire au Projet, aboutissant à des dépassements de coûts, des retards dans l'achèvement du Projet et des effets négatifs sur l'environnement dans les ZEL. Pendant l'entretien et l'exploitation, des phénomènes météorologiques violents pourraient forcer la fermeture de la route pendant de longues périodes en raison des fortes accumulations de neige pendant l'hiver et des affouillements de cours d'eau pendant les saisons de printemps et d'été à risque élevé. Les phénomènes météorologiques violents peuvent également causer des accidents de véhicules résultant en des rejets de carburant et d'autres liquides dangereux et la fermeture temporaire de routes.

Le Projet pourrait être affecté par des inondations en raison d'inondations saisonnières résultant de la fonte rapide de volumes élevés de neige ou de fortes pluies. Les inondations peuvent être causées par des embâcles ou des barrages de castors qui bloquent les débits naturels. Le grand diamètre des ponceaux proposés pour le Projet vise à minimiser la probabilité d'embâcles aux ponceaux. L'utilisation de cônes de castor dans la conception de la route et le nettoyage régulier des ponceaux pendant l'entretien réduiraient au minimum le blocage des ponceaux en raison de l'activité des castors. La conception du Projet a incorporé des mesures de conception standard (p. ex., la norme de conception des crues quinquagennales pour les traversées de cours d'eau) qui devraient atténuer les effets potentiels d'événements météorologiques typiques et prévisibles et d'événements météorologiques extrêmes susceptibles de se produire dans les ZEL.

La plus grande activité de feux de forêt dans cette région a eu lieu dans les années 1950 avec 12,7% des terres brûlées entre 1950 et 1959 dans la ZER végétale. Comparativement, les activités de feux sont moins importantes depuis les années 60 avec des incendies affectant entre 0 et 2% de l'empreinte du Projet, de la ZEL et de la ZER. Environ 28% de l'emprise routière de la route se trouve dans des complexes de tourbières minérotrophes de basses terres et de tourbières ombrotrophes, des terres exposées ou des zones à forêts clairsemées et elle est donc moins susceptible aux feux de forêt. Il y a un risque que des parties plus densément boisées de l'emprise routière de la route toutes saisons soient sujettes à des incendies de forêt pendant la phase d'exploitation du Projet. En cas d'incendie de forêt à proximité du Projet, des procédures d'atténuation décrites dans le plan d'intervention d'urgence de l'entrepreneur seraient mises en œuvre. Cela peut inclure la fermeture temporaire de la route toutes saisons, selon le besoin, afin de minimiser le risque de collision avec les véhicules en raison d'une visibilité réduite causée par la fumée. La plupart des éléments du Projet sont fabriqués à partir de matériaux qui ne sont pas facilement affectés par le feu (p. ex., remplissage de roche/gravier, structures de ponts en acier et en béton).

Le risque d'affaissement du sol dans la ZEL peut découler d'épisodes de lessivage (érosion), de changements dans la teneur de l'humidité du sol attribuable à l'enlèvement de la végétation et de variations des précipitations saisonnières et annuelles. L'installation de ponceaux de franchissement de cours d'eau et d'égalisation et l'utilisation de matériel géosynthétique (géotextile) au besoin réduiraient les risques d'érosion et de récurage susceptibles de compromettre l'intégrité de la base et du remblai routier, entraînant des risques d'affaissement et d'endommagement de la route. Le géotextile serait utilisé pour séparer la structure routière des zones des sols inadéquats afin de protéger l'intégrité de la structure routière et fournir un renforcement des routes et des ponceaux en confinant les matériaux de remblai aux emplacements de passage des tourbières ombrotrophes et minérotrophes en tenant compte des dernières techniques efficaces de construction de routes dans les terres humides boréales.

Les risques géologiques potentiels comprennent l'activité sismique, le rebond isostatique et les glissements de terrain/l'érosion des pentes et l'instabilité du sol. Le Projet est situé dans une zone à faible risque sismique. Par conséquent, les effets potentiels des séismes sur le Projet ne sont pas anticipés. Le



rebond isostatique est la remontée mécanique naturelle lente (montée) des masses terrestres qui ont été déprimées par le poids des calottes glaciaires pendant la glaciation. Ce rebond naturel serait constant tout au long de l'empreinte du Projet sans décalage différentiel et, par conséquent, il n'y aurait aucun effet sur le Projet.

Les glissements de terrain peuvent présenter un risque pour les personnes et les infrastructures en raison de la rupture des talus et du mouvement descendant des roches et des sédiments. La topographie à proximité du Projet est relativement plate et il n'y a aucun enregistrement des glissements de terrain importants. L'érosion des pentes à petite échelle peut se produire le long des cours d'eau en fonction de la composition des sédiments et des conditions de l'eau. Bien que la route toutes saisons comporte 53 passages, la plupart sont des zones humides plates bien végétalisées avec peu ou pas de débit. L'atténuation de l'érosion est une pratique standard de gestion de la construction. La stabilité du sol serait prise en compte dans le cadre des études géotechniques à effectuer durant la conception détaillée afin de confirmer les caractéristiques géotechniques le long du tracé routier toutes saisons et des matériaux de construction.

Les changements climatiques peuvent mettre en péril les réseaux routiers du Nord en affectant les structures routières qui recouvrent le pergélisol et en raccourcissant la durée des routes hivernales construites sur la glace ou sur le sol gelé lors du gel saisonnier (McGregor et al., 2008). Le Projet offrirait un accès routier toutes saisons entre les collectivités à la place de devoir compter sur un accès routier d'hiver temporaire et moins prévisible et un transport aérien coûteux. Il est possible que sans le Projet, et si les tendances futures du changement climatique continuent de nuire à la fiabilité de la route d'hiver, on compterait davantage sur le transport aérien, résultant en une augmentation des GES et une hausse des coûts des biens et services.

Le Projet se situe dans une zone composée de pergélisol discontinu sporadique (10% à 50%) et faible (moins de 10%) (Heginbottom et al., 1995), le pergélisol étant le plus répandu dans les tourbières et les sols argileux mal drainés. Il a été prédit que le changement climatique pourrait entraîner le dégel complet du pergélisol discontinu (University of Manitoba Transport Institute, 2003). Dans les régions de pergélisol discontinu, la décongélation peut produire un épaissement de la couche active, un tassement et une instabilité du terrain (Batenipour, 2012). D'autres études géotechniques seraient effectuées dans le cadre de la conception détaillée de la route afin d'identifier les zones, le degré et l'étendue du pergélisol le long du tracé proposé. La route à travers de ces zones serait conçue pour minimiser la perturbation des sols de fondation/de la mousse de tourbe afin de protéger les sols gelés de la dégradation du pergélisol. Des stratégies de construction supplémentaires seraient mises en œuvre pour minimiser le potentiel de fonte des sols, le cas échéant (**chapitre 6** de l'étude d'impact environnemental du Projet 6 - route toutes saisons reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake).

Les normes de conception des routes toutes saisons intègrent des mesures d'atténuation dans la conception du Projet afin d'éviter ou de minimiser les effets négatifs des conditions environnementales

---

normales de la région. Compte tenu de la possibilité et du risque d'évènements météorologiques et de la mise en œuvre de mesures d'atténuation et de mesures de suivi, aucun effet négatif résiduel de l'environnement sur le Projet n'est prévu.

### **5.7 Effets cumulatifs**

Le but de l'évaluation des effets cumulatifs (EEC) est d'identifier et d'évaluer les effets négatifs résiduels du Projet sur les CV qui peuvent devenir significatifs lorsqu'ils interagissent avec les effets potentiels des activités physiques passées, présentes et futures dans la région. Les effets cumulatifs du Projet proposé ont été identifiés et évalués à la lumière des plus récentes directives de l'Agence sur les méthodes d'établissement de la portée et d'évaluation des effets cumulatifs. La portée de l'évaluation des effets cumulatifs comprenait :

- l'identification des CV pour lesquels les effets environnementaux résiduels négatifs du Projet proposé sont attendus
- déterminer et justifier les limites spatiales et temporelles pour saisir les effets cumulatifs potentiels sur les CV qui pourraient subir des effets résiduels négatifs
- l'identification des sources d'effets cumulatifs potentiels, y compris les activités physiques passées, présentes et futures qui devraient contribuer aux effets environnementaux résiduels du Projet sur les CV

Conformément aux lignes directrices de l'Agence pour le Projet proposé (Agence canadienne d'évaluation environnementale, 2017a), l'EEC comprend un examen des effets cumulatifs pour les composantes valorisées suivantes :

- le poisson et l'habitat du poisson, y compris les espèces de poisson importantes
- les espèces en péril
- les oiseaux migrateurs
- le peuple autochtone
- les CV associées au paragraphe 5 (2) de la LCEE 2012 (p. ex., les conditions sanitaires et socioéconomiques, le patrimoine physique et culturel, ou toute structure, site ou chose ayant une importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale).

La ZER autochtone a été choisie comme limite spatiale pour évaluer les CV identifiés pour l'EEC. La délimitation spatiale de l'EEC englobe les territoires traditionnels de la Nation crie de Manto Sipi, de la Nation crie de Bunibonibee et de la Première Nation de God's Lake. La limite spatiale de l'EEC tient compte des changements dans l'environnement qui peuvent affecter indirectement les conditions sanitaires et socioéconomiques et les zones d'utilisation traditionnelle et les ressources des communautés autochtones locales et des populations de la région et elle contient également le plus petite ZER faunistique, traitant des espèces en péril et des oiseaux migrateurs.

L'EEC est axée sur les effets cumulatifs négatifs potentiels sur les composantes valorisées qui sont susceptibles de subir des effets environnementaux résiduels négatifs causés par le Projet (Agence canadienne d'évaluation environnementale, 2017a), que ces effets environnementaux résiduels soient prévus ou non (Agence canadienne d'évaluation environnementale, 2014). Pour déterminer s'il y a un risque d'effets cumulatifs négatifs sur les CV qui justifierait une évaluation plus poussée, des critères d'évaluation ont été appliqués. Pour qu'un CV soit reporté à d'autres analyses d'effets cumulatifs, elle doit être :

- affectée par les effets résiduels négatifs du Projet proposé
- susceptible d'être affectée négativement par d'autres activités physiques passées, présentes ou futures dans les limites spatiales et temporelles définies ci-dessous
- justifiée par un ou plusieurs critères de sélection tels que le potentiel d'effets cumulatifs négatifs importants pour la CV, les commentaires du PEAP, le niveau d'incertitude des prévisions d'effets cumulatifs ou le besoin de mesures d'atténuation ou de suivi

Il est attendu que toutes les CV identifiées dans le cadre le Projet proposé sont susceptibles de connaître des effets environnementaux résiduels. Cependant, toutes les CV ne sont pas susceptibles d'être affectées par les activités physiques passées, présentes ou futures dans les limites spatiales et temporelles. La nature éloignée de la région a entraîné la limitation des activités physiques passées et présentes. Les activités physiques passées et présentes susceptibles de contribuer aux effets cumulatifs sur les CV reportés aux fins de l'évaluation comprennent :

- l'infrastructure existante sur les collectivités autochtones locales et immédiatement adjacente à celles-ci
- l'utilisation et l'entretien des routes d'hiver existantes
- les dispositions minérales (p. ex., les carrières)
- les lignes de transport et de répartition de Manitoba Hydro
- les activités traditionnelles d'utilisation des terres et des ressources, y compris la chasse et le piégeage, la pêche et la cueillette

Les activités physiques futures qui sont certaines et raisonnablement prévisibles et qui sont susceptibles de contribuer aux effets cumulatifs sur les CV reportés pour l'évaluation comprennent :

- construction de chemins d'accès aux communautés dans les réserves (Nation crie de Manto Sipi, 210 m; Première Nation de God's Lake, 685 m) pour relier le Projet aux routes communautaires
  - l'engagement de Bell/MTS à fournir des services à large bande filaires et sans fil à la rivière Gods et à Gods Lake Narrows
  - le ministère des Services aux Autochtones Canada prévoit construire de nouvelles écoles dans les Nations crie de Bunibonabee et de Manto Sipi
  - le ministère des Services aux Autochtones Canada prévoit aménager un site d'enfouissement pour la Nation crie de Bunibonabee
-

- l'exploration de concessions diamantifères dans la région d'Oxford House à la suite d'un partenariat entre la Nation crie de Bunibonibee et Altius Resources Inc.
- la poursuite des activités traditionnelles de l'utilisation des terres et des ressources (p. ex., la chasse, le piégeage, la pêche, la cueillette)

L'EEC pour chaque CV, ayant le potentiel de se combiner aux effets du projet et aux effets potentiels de ces activités physiques passées, présentes et futures, a été évaluée à l'aide des critères définis au **Chapitre 4** de l'étude d'impact environnemental du Projet 6 - route toutes saisons reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake. Les activités physiques certaines et raisonnablement prévisibles ne se chevaucheraient pas temporellement avec les effets du Projet proposé étant donné que la construction de la route toutes saisons ne commencerait pas avant 2030. De même, les activités physiques associées à d'autres projets/activités devraient être en service avant la construction de la route. Les exceptions seraient l'exploration potentielle de diamants à la suite d'une entente entre la Nation crie de Bunibonibee et Altius Resource Inc. et les chemins d'accès aux communautés dans les réserves pour relier le Projet aux routes communautaires existantes dans la Nation crie de Manto Sipi et la Première Nation de God's Lake. L'étendue et le calendrier de l'exploration minière potentielle de diamants sont inconnus et constituent une incertitude dans l'EEC. Le Canada ne s'est pas engagé officiellement à l'égard de l'aménagement de deux chemins d'accès communautaire, mais on peut raisonnablement anticiper l'aménagement de ces chemins pendant le calendrier global de la construction du Projet.

#### Poisson et habitat du poisson

Les effets résiduels du Projet proposé sur les ressources aquatiques devraient être minimales compte tenu du potentiel limité et de la durée à court terme des interactions du milieu aquatique du Projet. En vertu de la Loi sur les pêches, le MPO exige la compensation de l'habitat du poisson pour le Projet proposé et d'autres activités physiques présentes et futures qui causent des « dommages sérieux » (p. ex., l'altération permanente ou la destruction de l'habitat du poisson). Par conséquent, le potentiel d'effets cumulatifs négatifs sur le poisson et l'habitat du poisson serait évité grâce à des plans de compensation de l'habitat, selon le besoin.

Il n'est pas prévu d'intégrer des rampes d'accès, des quais ou d'autres structures ou modifications à la route toutes saisons pour faciliter l'accès aux cours d'eau poissonneux. Par conséquent, les possibilités de pêche convenables aux passages d'eaux poissonneux le long de la route toutes saisons seraient limitées par la conception de celle-ci. Le déclassement de la route d'hiver à mesure que la nouvelle route toutes saisons se termine réduirait les dommages potentiels à l'habitat du poisson et aux espèces de poissons récoltées lorsque les routes d'hiver traversent les cours d'eau. Le DDM est responsable de la gestion et de l'application de la pêche et le contrôle des espèces aquatiques envahissantes au Manitoba.

D'autres activités ou projets qui pourraient chevaucher le Projet proposé n'indiquent pas la possibilité de causer des effets négatifs cumulatifs qui nécessiteraient d'autres mesures d'atténuation autres que celles

indiquées au **Chapitre 6** de l'étude d'impact environnemental du Projet 6 - route toutes saisons reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake.

#### Oiseaux migrateurs

Les effets cumulatifs ne devraient pas entraîner d'effets environnementaux lorsque l'habitat et la mortalité des oiseaux migrateurs occasionneraient un changement dans les populations d'oiseaux migrateurs. Le Projet proposé, en combinaison avec des projets passés, actuels et d'un avenir raisonnablement prévisible, ne devrait pas avoir d'effet potentiel définissable, détectable ou mesurable au-delà de la situation de départ (p. ex., l'effet potentiel se situe dans une plage de variation normale). D'autres activités ou projets qui pourraient chevaucher le Projet proposé n'indiquent aucune possibilité de causer des effets négatifs cumulatifs qui nécessiteraient d'autres mesures d'atténuation autres que celles indiquées au **Chapitre 6** de l'étude d'impact environnemental du Projet 6 - route toutes saisons reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake.

#### Espèces en péril

La route toutes saisons est attendue d'avoir des effets prévisibles d'atténuation sur les espèces en péril. La population d'esturgeon jaune du sud de la baie d'Hudson et de la baie James, dont la répartition chevauche avec le Projet, a été désignée une espèce préoccupante par le COSEPAC (COSEPAC, 2006b). La population est actuellement à l'étude pour la protection en vertu de la LEP, mais l'habitat essentiel n'a pas été identifié pour cette espèce. On estime qu'il y a 14 espèces végétales en péril dans la ZER végétale et dans les environs (Szwaluk Environmental Consulting Ltd. et autres, 2017a). Aucune de ces 14 espèces en péril ne figure sur la liste fédérale du COSEPAC ou de la LEP ou est protégée par la Province en vertu de la LEEVD.

Les espèces en péril de mammifères identifiées dans la zone du Projet comprennent le caribou des bois (écotypes forêt boréale et migrateurs de l'Est), le carcajou et la petite chauve-souris brune (Joro Consultants, 2018b). Des plans de rétablissement sont en place pour le caribou des bois et la petite chauve-souris brune. À l'heure actuelle, il n'y a qu'une évaluation du COSEPAC pour le caribou des bois migrateurs de l'Est. Au moment de la construction du Projet, le caribou migrateur de l'Est pourrait être inscrit sur la liste de la LEP.

De l'habitat essentiel pour le caribou des bois se trouve dans une petite partie de l'Unité de gestion du caribou boréal de Molson et de la distribution de Norway House se trouve dans la ZER faunistique. Aucun habitat essentiel n'est actuellement défini pour le caribou migrateur de l'Est. On sait qu'ils utilisent la ZER faunistique pendant les mois d'hiver, avec quelques femelles qui y restent pendant les mois d'été. Aucun habitat essentiel de la petite chauve-souris brune n'a été identifié dans la ZER faunistique; le plus proche est concentré au nord-ouest du lac Winnipeg, au nord de Grand Rapids. Les effets cumulatifs négatifs sur les espèces en péril (p. ex., le caribou) devraient être principalement atténués par la surveillance et l'utilisation de mesures d'adaptation.

---

Les effets cumulatifs ne sont pas susceptibles d'avoir un effet potentiel définissable, détectable ou mesurable au-delà de la situation de départ (p. ex., l'effet potentiel est dans une plage de variation normale). D'autres activités ou projets qui pourraient chevaucher le Projet proposé n'indiquent pas la possibilité de causer des effets négatifs cumulatifs qui nécessiteraient d'autres mesures d'atténuation autres que celles indiquées au **Chapitre 6** de l'étude d'impact environnemental du Projet 6 - route toutes saisons reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake.

#### Populations autochtones

Il est attendu que la route toutes saisons aura des effets prévisibles atténuables sur les communautés autochtones locales. Les changements dans la vie communautaire, les modes de vie traditionnels et le bien-être individuel ne devraient pas changer radicalement avec la route toutes saisons compte tenu des mesures d'atténuation et parce que la route ne relie que les quatre communautés autochtones locales qui ont déjà accès les unes aux autres par chemins d'hiver et les cours d'eaux. Les habitudes liées à l'utilisation traditionnelle des terres et des ressources peuvent être modifiées en raison d'un accès accru, ce qui pourrait être un avantage. Il est prévu que la route toutes saisons profitera les membres des communautés en augmentant l'accès pour les utilisateurs des ressources et en offrant une interaction améliorée entre les communautés locales reliées par la route à longueur d'année.

#### Ressources patrimoniales et archéologiques

La perte et l'altération des ressources patrimoniales, archéologiques et des zones d'importance culturelle sont improbables en raison de l'évitement du tracé routier toutes saisons par le biais d'études sur les ST, l'EIRP et à la mise en œuvre de mesures d'atténuation et au chevauchement improbable avec d'autres activités physiques.

Les effets cumulatifs négatifs ne devraient pas être significatifs selon les critères de l'EEC, les analyses et les descriptions des effets cumulatifs prévus et les mesures d'atténuation appliquées à chacune des CV évaluées. Bien qu'il puisse y avoir un certain chevauchement dans les limites spatiales, il n'y a aucun chevauchement des limites temporelles (à l'exception de l'exploration potentielle de diamants dans le territoire traditionnel de la Nation crie de Bunibonibee) entre le Projet proposé et les activités physiques prévues dans l'EEC de la ZER. Étant donné qu'aucun effet cumulatif négatif important n'est attendu des activités physiques passées, présentes et d'un avenir raisonnablement prévisible, il ne devrait pas y avoir d'études de suivi supplémentaires autres que les études de suivi proposées à la **Section 6** pour vérifier l'exactitude de l'EE du Projet proposé et de déterminer l'efficacité de l'intégration des mesures d'atténuation aux phases de conception, de construction, d'entretien et d'exploitation du Projet. Si des effets cumulatifs négatifs inattendus sont identifiés à l'avenir, des mesures supplémentaires peuvent être discutées avec le DDM.

---

## 6.0 SURVEILLANCE ET SUIVI

Une EE est un outil de planification qui tente de prévoir les effets environnementaux négatifs et d'identifier les mesures d'atténuation pour les éviter ou les minimiser si l'évitement n'est pas possible. Étant donné qu'il existe un degré d'incertitude quant aux effets potentiels et à la capacité des mesures d'atténuation de remédier à ces effets, un programme de suivi est utilisé pour vérifier l'exactitude de l'évaluation des effets et déterminer l'efficacité des mesures d'atténuation. L'objectif d'un programme de surveillance est de s'assurer que des mesures et des contrôles appropriés sont en place pour réduire la possibilité de la dégradation environnementale pendant la construction, l'entretien et l'exploitation des projets et pour définir des plans d'action et des procédures d'intervention clairement définis et des procédures d'intervention d'urgence pour tenir compte de la santé humaine et de la sécurité environnementale. Les programmes de suivi et de surveillance garantissent également qu'un projet se déroule conformément aux conditions stipulées dans les permis et les autorisations réglementaires.

### 6.1 Programme de suivi

IM mettra en œuvre un programme de suivi pour vérifier l'exactitude de l'EE et déterminer l'efficacité des mesures d'atténuation. Les objectifs du programme de suivi sont les suivants :

- de vérifier les prévisions des effets environnementaux identifiés dans l'EE
- de déterminer l'efficacité des mesures d'atténuation afin de modifier ou de mettre en œuvre de nouvelles mesures, selon le besoin
- de soutenir la mise en œuvre de mesures de gestion adaptative pour contrer les effets environnementaux négatifs imprévus
- de fournir de l'information sur les effets environnementaux et les mesures d'atténuation qui peuvent être utilisés pour améliorer ou soutenir les évaluations environnementales futures, y compris les évaluations des effets cumulatifs
- de soutenir les systèmes de gestion environnementale utilisés pour gérer les effets environnementaux des projets

Des programmes de surveillance de suivi ciblant les CV seront mis en place, le cas échéant, afin de démontrer l'exactitude des effets prévus du Projet et des mesures d'atténuation sur les CV en cas d'incertitude. Les mesures d'atténuation indiquées au **Chapitre 6** de l'étude d'impact environnemental du Projet 6 - route toutes saisons reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake seront mises en œuvre et leur efficacité sera vérifiée au moyen d'inspections et de surveillance. Selon l'évaluation des effets et comme indiqué au **Chapitre 8** de l'étude d'impact environnemental du Projet 6 - route toutes saisons reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake, un plan stratégique de surveillance des milieux aquatiques et terrestres sera élaboré en collaboration avec les comités de liaison locaux et les ministères fédéraux et provinciaux appropriés afin de répondre aux engagements et aux exigences réglementaires d'IM. Les programmes de surveillance seront décrits dans un plan de surveillance de l'environnement

aquatique et un plan de surveillance de l'environnement terrestre. Des plans de surveillance seront élaborés dans le cadre du PGE de la phase de construction.

## **6.2 Programme de surveillance de la conformité**

Le programme de surveillance de la conformité environnementale surveillera l'application des plans d'action et des procédures d'intervention d'urgence en matière de protection de l'environnement, de la santé humaine et de la sécurité. Les composantes de surveillance de l'environnement sont incluses dans les contrats d'IM par le biais des ES 130 et sont décrites plus en détail dans les PE. Les entrepreneurs seront responsables de la préparation et de la mise en œuvre des plans de protection de l'environnement, des plans d'intervention d'urgence, des plans de contrôle de l'érosion et des sédiments, des plans de gestion des matières dangereuses et des programmes de surveillance. Une approche de gestion adaptative sera mise en œuvre en vertu de laquelle les leçons apprises et les améliorations identifiées pendant l'inspection et la surveillance seront appliquées afin de continuellement améliorer les activités subséquentes de la protection de l'environnement. IM surveillera également l'application des plans d'action et des procédures d'intervention d'urgence pour la protection de l'environnement et de la santé humaine et de la sécurité.

La première mise en œuvre des activités de surveillance se fera par la supervision des plans de conception et de construction afin de confirmer que les mesures de protection de l'environnement sont intégrées. Cette méthode se produit pendant les phases de planification du Projet et de la construction. Les entrepreneurs devront également soumettre leurs plans de protection de l'environnement et leurs plans de protection de la qualité de l'eau et du poisson, conformément aux PE, au promoteur aux fins d'examen et d'approbation, avant de commencer les travaux sur le Projet.

Pendant la construction, les activités d'entrepreneurs seront inspectées et surveillées quotidiennement pour vérifier que les exigences de protection de l'environnement identifiées dans les modalités du contrat, les ES 130 et les PE sont respectées. La surveillance sera également utilisée pour observer s'il y a des effets environnementaux résultant d'activités délicats (p. ex., les travaux dans l'eau). Les activités incluront des inspections aux mesures de construction et d'atténuation environnementale, s'assurant que les mesures d'atténuation environnementale sont correctement installées et efficaces pendant les activités de construction et d'entretien du Projet. L'entrepreneur sera responsable de veiller à ce que la construction se déroule comme prescrit par la loi et prescrite par les Lois, règlements, autorisations et permis qui s'appliquent au Projet. Pendant la construction, les inspections comprendront les réservoirs d'entreposage de carburant, les véhicules-citernes, les sites d'entreposage de marchandises dangereuses et de déchets dangereux, les marchandises ou les déchets dangereux, les sédiments et l'érosion, les débris en raison du défrichement et de l'essouchement, les mesures de nettoyage et le contrôle des litières. L'entrepreneur devra tenir des registres tels que les dates des inspections, le nom de l'inspecteur, la longueur nettoyée de la clôture à limon et, en cas de dégagements de débris ou de substances nocives, les actions correctives qui ont été prises afin de les gérer.

---



Les activités de construction peuvent introduire des sédiments et d'autres substances nocives dans les cours d'eau. La qualité de l'eau sera surveillée pendant les travaux dans l'eau ou d'autres activités de construction menées près de l'eau, selon le cas. La surveillance de la qualité de l'eau comprendra un programme de surveillance de la turbidité à mener dans les cours d'eau pendant les activités de construction. D'autres échantillonnages peuvent être entrepris pour surveiller d'autres propriétés de la qualité de l'eau qui pourrait être affectée par le dégagement de substances nocives, selon le cas. Les données recueillies sur les sites en aval seront comparées aux sites de référence en amont (p. ex., les conditions d'ambiance normale) afin de surveiller les effets de la construction sur les normes, les objectifs et les lignes directrices pour la protection de la vie aquatique.

### **6.3 Surveillance après la construction**

Une surveillance après la construction (entretien et exploitation) sera effectuée pour vérifier que les mesures permanentes fonctionnent comme prévu (p. ex., les mesures de contrôle de l'érosion, la revégétalisation, le passage du poisson aux sites principaux de traversées) et permettre la mise en place de mesures d'adaptation. Les CV exigeant une surveillance après la construction auront des programmes de suivi et de surveillance spécifiques élaborés en consultation avec les organismes de réglementation appropriés et seront fondés sur les résultats des programmes de surveillance préalables à la construction et lors de construction, les situations particulières du site et les exigences en matière de licences, d'autorisations, de permis ou de législation. La surveillance après la construction sera effectuée pour des durées appropriées aux conditions surveillées.

### **6.4 Rapport**

Les résultats des programmes de suivi et de surveillance seront fournis, selon le besoin, aux comités consultatifs et de liaisons communautaires, aux intervenants, aux communautés autochtones locales et aux autorités fédérales et provinciales. Le contenu, le format, le nombre et la fréquence des rapports des programmes de surveillance pour les autorités de réglementation seront déterminés conformément aux directives reçues des autorités de la réglementation. Si les programmes de surveillance détectent des effets environnementaux imprévus ou si les mesures de protection de l'environnement ne donnent pas les résultats escomptés, le gestionnaire des services environnementaux signalera ces incidents à la haute direction d'IM et recommandera des modifications. IM, avec ses consultants, examinera sur une base continue les résultats des programmes de suivi et de surveillance et les commentaires reçus des comités de liaison communautaire, des organismes de réglementation et autres dans son examen de l'état des activités de protection de l'environnement et modifiera les programmes selon le besoin. En tant que promoteur/propriétaire du Projet, IM prendra les décisions finales concernant les ajustements aux activités environnementales.

## 7.0 RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS DE L'EIE

### 7.1 Résumé

La ESRA a été créée en tant qu'organisme provincial de la Couronne pour gérer l'Initiative de transport du côté est afin d'accroître les possibilités de transport pour les collectivités du côté est du lac Winnipeg. Elle a été absorbée par IM, qui est un département du gouvernement provincial. IM est le promoteur du Projet proposé et continuera de le gérer. De lier les communautés ensemble apportera des avantages économiques et sociaux. Le tracé proposé pour le Projet consiste en un total de 141 km de route toutes saisons sur une nouvelle emprise routière sur les terres de la Couronne provinciale. La construction et l'exploitation de la route toutes saisons en gravier à deux voies proposée exigent l'approbation réglementaire des autorités fédérales et provinciales.

Le Projet proposé est situé du côté est du lac Winnipeg dans une région éloignée de la province qui est, en grande partie, non aménagée et non développée. Le paysage est généralement caractérisé par de larges terres inclinées, hautes et basses, composées principalement de forêts de conifères (principalement de l'épinette noire), avec d'abondantes zones humides. Les eaux de surface de la région se drainent vers le nord-est dans le bassin de drainage de la rivière Hayes. Des espèces de mammifères, d'oiseaux, de poissons, d'amphibiens et de reptiles, y compris certaines espèces préoccupantes pour la conservation, habitent la région.

La Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee, la Première Nation de God's Lake et la communauté régie par la Loi sur les affaires du Nord de Gods Lake Narrows sont les seules communautés dans la ZEL de l'utilisation des terres et des ressources autochtones. Elles sont reliées par une route d'hiver qui passe à travers Norway House jusqu'au réseau routier toutes saisons pour une brève période chaque année. Le transport à destination et en provenance de ces communautés est principalement assuré par avion. L'utilisation des terres dans la ZEL est principalement liée à des activités traditionnelles des membres de la communauté locale comme la chasse, le piégeage, la pêche, le camping, la récolte de bois de chauffage, les activités récréatives, les utilisations sacrées/cérémonielles et la cueillette de plantes médicinales.

Le PEAP a été entrepris pour fournir des occasions significatives d'engager un dialogue et d'échanger de l'information au sujet du Projet proposé ainsi que d'autres initiatives de transport proposées sur le côté est du lac Winnipeg. Les activités de mobilisation ont été axées sur l'interaction avec les communautés et les membres de la communauté intéressés et touchés, ainsi que sur les autres parties prenantes et le grand public, et ont suscité des réactions de leur part. Le programme d'engagement comprenait des réunions et des discussions avec les dirigeants communautaires, les membres de la communauté, les titulaires de permis de piégeage, les propriétaires de gîtes, les pourvoyeurs, les membres du grand public et les organismes de réglementation.

Une EE du Projet a été réalisée en utilisant un cadre fondé sur les valeurs en tenant compte les liens entre les CV de l'environnement et les activités prévues du Projet. L'information fournie dans le cadre du programme d'engagement, des ateliers, de la documentation publiée, des études préliminaires et des perspectives professionnelles a été utilisée pour l'EE. Des mesures d'atténuation et des procédures pour leur mise en œuvre efficace ont été identifiées à partir des normes réglementaires et industrielles et des documents d'orientation environnementale. De plus, des PE et des ES 130 ont été développés par IM pour éviter, minimiser ou compenser les effets environnementaux négatifs potentiels du Projet. Les effets des accidents et des défaillances et les effets potentiels de l'environnement sur le projet ont également été évalués, de même que la durabilité, le changement climatique et les effets cumulatifs. Des mesures de suivi, comme des programmes de surveillance de construction et d'après construction ont été définies lorsque la législation ou les documents d'orientation l'exigeaient et pour faire face aux incertitudes liées à l'identification des effets environnementaux ou à la capacité d'atténuer ces effets. Les effets environnementaux résiduels ont été évalués en fonction d'un cadre d'évaluation d'importance, conformément aux lignes directrices du Projet (Agence canadienne d'évaluation environnementale, 2017a).

Les effets environnementaux potentiels du Projet pouvant influencer la santé et la sécurité humaines ont été évalués et ne révèlent aucun effet négatif direct ou indirect important relevant des activités de construction, d'entretien et d'exploitation ou des changements dans la qualité de l'air, le bruit et la qualité de l'eau ou de la disponibilité, voire la qualité des aliments prélevés dans la nature sont anticipés. Par conséquent, aucun effet négatif important n'est prévu sur la santé humaine et la sécurité en raison des changements environnementaux causés par le Projet.

IM s'engage à mettre en œuvre une vaste gamme de mesures d'atténuation et de mesures de suivi identifiées par l'EE dans le cadre de son programme environnemental global. En tant que promoteur du projet, IM sera responsable de la mise en œuvre, de l'inspection et de la production de rapports sur ce programme pendant les phases de construction, d'exploitation et d'entretien du Projet.

## **7.2 Conclusion**

D'après l'information et l'analyse fournies dans la présente EIE, il est conclu que la route toutes saisons reliant la Nation crie de Manto Sipi, la Nation crie de Bunibonibee et la Première Nation de God's Lake ne devrait pas causer d'effets environnementaux négatifs importants. L'EIE conclut également que les avantages du Projet (les effets positifs tels que les opportunités en matière d'emploi et en affaires) sont attendus.